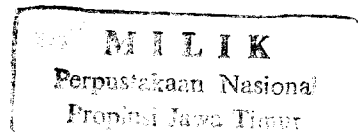
Hadi Sabari Yunus

STRUKTUR TATA RUANG KOTA

PUSTAKA PELAJAR

Hadi Sabari Yunus

STRUKTUR TATA RUANG KOTA

PUSTAKA PELAJAR

Struktur Tata Ruang Kota

Penulis
Hadi Sabari Yunus

Cetakan I, Juli 2000
PP.2000.25

Desain Cover
Andika DJ

Tata Letak
Bima Bayu A & Diah K K

Penerbit
Pustaka Pelajar (Anggota IKAPI)
Celeban Timur UH III/548 Telp. (0274) 381542 Fax. (0274) 415232
E-mail: pustaka@yogya.wasantara.net.id
Yogyakarta 55167

Pencetak
Pustaka Pelajar Offset

ISBN: 979-9289-66-1

Kata Pengantar

HANYA karena petunjuk Allah buku ini dapat diwujudkan, dan buku ini dipersiapkan untuk menambah perbendaharaan bacaan mengenai studi perkotaan pada umumnya dan studi keruangan kota pada khususnya. Kelangkaan bacaan dalam bahasa Indonesia mengenai hal tersebut telah mendorong penulis untuk mewujudkan buku ini. Tulisan ini secara khusus membahas model struktur keruangan kota yang berbeda-beda. Pendekatan-pendekatan utama untuk mempelajari proses terjadinya berbagai macam model struktur keruangan kota dibahas secara ringkas dan padat sehingga pembaca diharapkan dapat memahaminya dengan lebih mudah. Dengan membaca berbagai pandangan, diharapkan akan tercipta wawasan yang lebih luas tentang sifat kehidupan kota yang sangat komplek dalam rangka memahami struktur keruangannya.

Oleh karena kota merupakan suatu wilayah tertentu yang digunakan oleh sekelompok penduduk untuk menyelenggarakan kehidupan dan aspek kehidupan sendiri sangat komplek, maka kota selalu menarik berbagai disiplin ilmu untuk mempelajarinya. Dengan mendasarkan pada salah satu pendekatan keruangan yang selalu ditekankan pada studi geografi, buku ini pun lebih banyak diwarnai oleh misinya untuk pengembangan ilmu geografi sendiri. Banyaknya bahan bacaan mengenai studi kota di dalam bahasa asing memang menantang untuk mendalaminya lebih lanjut. Berhubungan dengan hal ini, sangat diharapkan bagi pembaca untuk tidak hanya

menggantungkan pada buku kecil ini saja, tetapi juga membaca sumber-sumber asli yang penulis gunakan sebagai acuan/referensi dalam penyusunan buku.

Dalam beberapa hal penulis terpaksa masih menggunakan beberapa istilah asing ini disebabkan kelangkaan istilah yang tepat dalam bahasa Indonesia dan kepicikan pengetahuan penulis. Untuk itu penulis sangat mengharapkan sumbang saran, sumbang pemikiran demi lebih baiknya penyajian yang akan datang. Akhirnya, penulis berharap semoga buku kecil ini dapat membantu pihak-pihak yang memerlukan dan berujud sebagai salah satu amal ibadah. Amin. ❐

Yogyakarta, 1999

Hadi Sabari Yunus

Daftar Isi

Daftar Gambar

Gambar

Daftar Tabel

Tabel

Pendahuluan

PEMBAHASAN mengenai penggunaan lahan kota sangat luas jangkauannya, karena penggunaan lahan kota sebagai suatu proses dan sekaligus produk menyangkut semua sisi kehidupan manusia. Oleh karena hal inilah banyak sekali disiplin yang terlibat dalam pembahasan mengenai penggunaan lahan kota. Untuk meninjau penggunaan lahan kota, baik sebagai "produk" maupun "proses" dari kajian geografi pada umumnya dan geografi kota pada khususnya, seseorang harus bertindak hati-hati, khususnya mengenai aplikasi konsep-konsep yang menyertainya. Ada beberapa istilah memang, yang dalam beberapa hal tidak relevan dengan studi geografi yang menekankan pada konsep keruangan. Sebagai contoh dapat dikemukakan di sini yaitu konsep "*social distance*". Muasalnya, timbul dalam studi sosiologi yang berusaha menjelaskan pengertian "structural functional", yang kemudian oleh (Bogardus (1926) dan Laumann (1960) dijelaskan sebagai "*an attitude of ego toward a person (alter) with a particular status attribute*, dan atribut ini tidak lain merupakan pengertian yang sederhana saja yaitu "mata pencaharian (*occupation*)". Jelaslah di sini konsep "*social distance*" merupakan " aspacial concept" yang, alhasil, bukan konsep geografi. Namun demikian, sekali konsep ini dikaitkan dengan upaya seseorang memilih sait untuk kedudukan pemukimannya maka "*subjective social distance*" tersebut dapat dikaitkan dengan "*physical distance*" dan terjadilah transformasi

konsep dari aspatial menjadi "*spatial-locational*" yang sekaligus menjadikannya sebagai salah satu faktor "geografi".

Dalam kapasitasnya sebagai ilmu yang mempunyai obyek studi permukaan bumi, geografi menyorot "penggunaan lahannya" sebagai suatu "*distributed feature*" atau sebagai suatu aspek perbedaan areal. Banyak sekali kekuatan-kekuatan yang berperanan dalam menghasilkan suatu pola persebaran jenis penggunaan lahan tersebut. Interaksi yang berjalan antar berbagai elemen lingkungan telah menciptakan kekhasan pola. Peninjauan kekuatan-kekuatan yang berperanan dalam pembentukan pola persebaran jenis penggunaan dan penerapan pendekatan-pendekatan sangat dipengaruhi oleh disiplin yang melatarbelakangi seseorang.

Dengan demikian, banyak sekali jenis model pendekatan yang telah dilontarkan untuk menyoroti dinamika kehidupan sesuatu kota khususnya keadaan penggunaan lahan kotanya. Secara garis besar, pendekatan-pendekatan tersebut dapat dikategorisasikan menjadi 5, yaitu:

1. Pendekatan Ekologikal
2. Pendekatan Ekonomi
3. Pendekatan Morfologikal
4. Pendekatan Sistem Kegiatan
5. Pendekatan Ekologi Faktorial. ❑

Bagian: I
Pendekatan Ekologikal

PENDEKATAN ini mula-mula dikembangkan antara 1916-1940 oleh masyarakat ilmiah di *Chicago School of Urban Sociology*. Pada waktu kemudian orang beranggapan bahwa *ecological approach* identik dengan *Chicago school*. Ide analisis untuk sebuah kota, pertama kali diilhami oleh proses persaingan alami yang terjadi pada masyarakat tumbuhan dan binatang. Dalam masyarakat binatang dan tumbuhan ini terlihat adanya interrelasi antara berbagai jenis spesies dengan lingkungan dan proses interrelasi ini telah menimbulkan perimbangan kualitas dan kuantitas *spesies* yang kemudian pada jangka waktu tertentu akan membentuk pola persebaran spesies yang khas. Ide di atas mendorong pengembangan "*human ecology*" yang kemudian oleh McKenzie (1925), diartikannya sebagai suatu studi hubungan *spatial* dan *temporal* dari manusia yang dipengaruhi oleh kekuatan, selektif, distributif dan akomodatif daripada lingkungan (*Human ecology is the study of the spatial and temporal relations of human beings as affected by the selective, distributive and accomodantive forces of the environment*).

Kota yang dipandang sebagai suatu obyek studi di mana di dalamnya terdapat masyarakat manusia yang sangat komplek, telah mengalami proses interelasi antarmanusia dan antara manusia dengan lingkungannya. Produk hubungan

tersebut ternyata mengakibatkan terciptanya pola keteraturan daripada penggunaan lahan.

Menurut Park (1936), masyarakat manusia terorganisir ke dalam 2 tingkat yaitu:

(1) natural/*biotic level*
(2) novel/*cultural level*

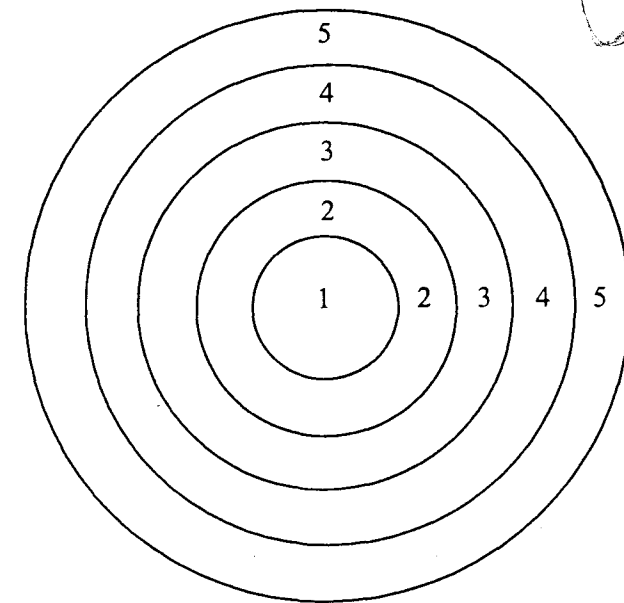
Pada tingkat *natural/biotis*, proses-proses ekologis yang terjadi pada masyarakat manusia mirip dengan apa yang terjadi pada masyarakat tumbuh-tumbuhan/binatang. Proses impersonal ini (lihat ciri-ciri makhluk hidup) antara lain:

(1) membutuhkan tempat untuk tinggal
(2) mengembangkan keturunannya
(3) membutuhkan tempat untuk mencari makan. Proses tersebut sangat jelas terlihat pada sesuatu kota melalui sistem sosial yang ada dan kemudian menghasilkan pola-pola diferensiasi sosial dan pola deferensiasi penggunaan lahan. Pada tingkat novel, proses interaksi yang terjadi semakin kompleks karena manusia tidak lagi hanya dipandang sebagai makhluk hidup saja, tetapi dipandang sebagai makhluk berbudaya dan beragama yang mempunyai kekuatan mencipta, berkarsa, berkarya, yang selalu berkembang baik dalam kaitannya dengan hubungan manusia (baik individu/grup) dengan manusia lain, dengan lingkungannya maupun dengan Tuhannya.

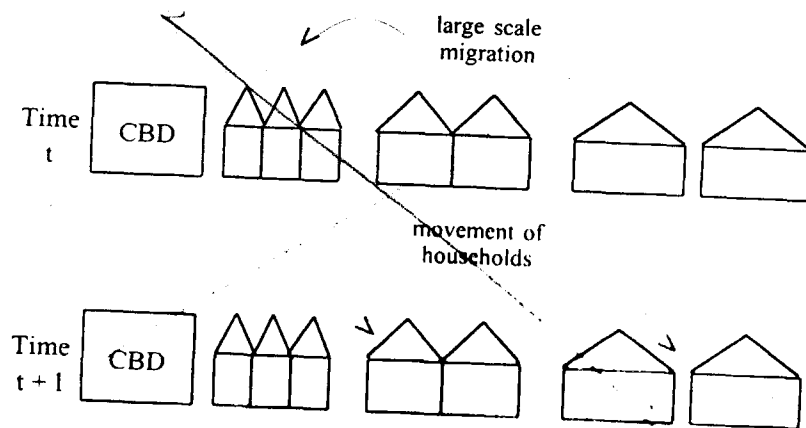
1. Teori Konsentris

Para pemerhati ekologi pada kota Chicago melihat adanya keteraturan pola penggunaan lahan yang tercipta sebagai produk dan sekaligus proses interrelasi antar elemen-elemen wilayah kotanya. Orang yang pertama kali menuangkan pengamatannya dalam suatu tesis adalah E.W. Burgess (1925). Menurut sarjana ini, kota Chicago ternyata telah berkembang sedemikian rupa dan menunjukkan pola penggunaan lahan yang konsentris di mana masing-masing jenis penggunaan lahan ini dianalogikan sebagai konsep "*natural areas*" (pada dunia binatang)" tumbuhan merupakan wilayah alami yang didominasi oleh spesies tertentu yang tercipta sebagai akibat persaingan dalam mengembangkan kehidupannya). Menurut pengamatan Burgess, sesuatu kota akan terdiri dari zona-zona yang konsentris dan masing-masing *zone* ini sekaligus mencerminkan tipe penggunaan lahan yang berbeda.

Hal inilah yang menyebabkan terkenalnya tesis Burgess sebagai teori konsentris (*Concentric Theory*) (gambar 1).

Gambar 1
Model Zone Konsentris (Burgess)

[illegible]h pusat kegiatan (*Central Business District*)
[illegible] Peralihan (*transition zone*)
[illegible]ona perumahan para pekerja (*Zone of working men's homes*)
4. Zona permukiman yang lebih baik (*Zone of better residences*)
5. Zona para penglaju (*Zone of commuters*)

Seperti terlihat pada model di atas, daerah perkotaan terdiri dari 5 zona melingkar berlapis-lapis yang terdiri dari: (1) Daerah pusat kegiatan, (2) Zona peralihan, (3) Zona permukiman pekerja, (4) Zone permukiman yang lebih baik dan (5) Zona para penglaju. Dalam tesisnya, Burgess selalu menggunakan terminologi ekologis seperti istilah dominasi, invasi dan suksesi (gambar 2).

Gambar 2
Model Invasi dan Suksesi (Short, 1984)

Daerah pusat kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD) merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik dalam sesuatu kota sehingga pada zone ini terdapat bangunan utama untuk kegiatan sosial ekonomi budaya dan politik. Rute-rute transport dari segala penjuru memusat ke zone ini sehingga zone ini merupakan zone dengan derajat aksesibilitas tertinggi (*the most accessible zone within the urban area*). Zona ini oleh Burgess dianggap sebagai "*the area of dominance*" yang diekuivalenkan dengan "*dominant species*" di dalam dunia tumbuh-tumbuhan yang kemudian mengkondisikan lingkungannya sedemikian rupa sehingga kelangsungan hidup spesies sejenis akan terjaga dan dalam kasus perkotaan tidak lain adalah "grup sosial yang ada". Di sini terjadi proses persaingan di mana yang kuat akan mengalahkan yang lemah dan kemudian mendominasi ruangnya. Kegiatan atau penduduk pada zona tertentu akan mengekspansi pengaruhnya ke zone yang lain dan makin lama akan terjadi proses dominasi dan akhirnya akan sampai pada tahap suksesi di mana seluruh bentuk kehidupan sebelumnya secara sempurna telah tergantikan oleh bentuk-bentuk pendatang.

Proses ekologis ini oleh McKenzie (1925) diperjelas lagi dengan lebih detail. Menurut sarjana ini, proses invasi dibagi ke dalam tiga tingkatan yaitu: (1) "*Initial stage*" (tahap permulaan); (2) "*Secondary stage*" (tahap lanjutan) dan (3) "*Climax state*" (tahap klimak). Dalam kasus kota Chicago pada permulaan abad 20, proses permulaan daripada invasi ditandai oleh adanya gejala ekspansi geografis dari satu grup sosial yang ada dan kemudian menemui tantangan dari penduduk yang ada pada daerah yang terkena ekspansi. Pada tahap lanjutan persaingan semakin seru yang kemudian diikuti proses "*displacement*" (perpindahan). "*Selection*" (seleksi) dan

"*assimilation*" (asimilasi). Intensitas daripada "*displacement*", "selection" dan "assimilation" ini ditentukan oleh sifat yang *mengekspansi* maupun yang *diekspansi*. Kelompok-kelompok yang terpaksa kalah bersaing, akan menempati/mengadakan ekspansi ke wilayah lain yang lebih lemah dan kemudian akan diikuti oleh suksesi baru. Pada saat terakhir tersebut akan tercapai tahap klimaks. Proses ini akan terjadi terus-menerus silih berganti yang akibatnya terlihat pada makin meluasnya zona melingkar konsentris yang ada pada sesuatu kota ("natural areas" melingkar yang ada). Sebagai akibat daripada proses kompetisi ekologis yang kompleks, suksesi, asimilasi, segregasi daripada sistem sosial ekonomi yang ada pada sesuatu kota akan menghasilkan lapisan "*natural area*" dengan keseragaman sifat-sifat. "*Natural area* sebagai suatu istilah tetap dipakai karena zona-zona yang terbentuk adalah sebagai produk dan proses manifestasi kecenderungan artikulasi ekologis yang alami dan bukannya sebagai akibat dari suatu kesengajaan perencana-perencana kota maupun penguasa-penguasa kota. Dalam beberapa hal pendekatan ekologis ini sangat baik dalam mencitrakan interrelasi dan interaksi yang kompetitif namun dengan menyamakan manusia dengan binatang maupun tumbuh-tumbuhan berarti pula mengesampingkan sifat manusia sebagai makhluk berbudaya (mempunyai daya cipta, rasa, karsa dalam bidang politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi) dan beragama yang tidak kalah penting peranannya dalam membentuk pola sosial dan pola penggunaan lahan pada sesuatu kota. Model Burgess menurut Short (1984) adalah suatu model untuk kota yang mengalami migrasi besar-besaran dan pasar perumahan didominasi oleh "*private sector*". Untuk kota yang tingkat migrasinya rendah dan peranan "*public sector housing*" sangat besar, teori tersebut kurang relevan. Mengapa?

1.1.1. Deskripsi Anatomis Teori Konsentris

Sejalan dengan perkembangan masyarakat maka berkembang pula jumlah penduduk dan jumlah struktur yang dibutuhkan masyarakat dalam menunjang kehidupannya. Sementara itu proses segregasi dan diferensiasi terus berjalan, yang kuat akan selalu mengalahkan yang lemah. Daerah permukiman dan institusi akan terdepak keluar secara "*centrifugal*" dan "*business*" akan semakin terkonsentrasi pada lahan yang paling baik di kota atau dengan kata lain sektor yang berpotensi ekonomi kuat akan merebut lokasi strategis dan sektor yang berpotensi ekonomi lemah akan terdepak ke lokasi yang derajad aksesibilitasnya jauh lebih rendah dan kurang bernilai ekonomi (jelek). Mengenai contoh sektor berekonomi kuat dan lemah silahkan mencari sendiri. Menurut Burgess, apabila tidak ada "*counteracting factors*" terhadap proses ekologis yang berkembang, kota-kota di Amerika akan terbentuk dalam 5 zona melingkar yang konsentris. Dengan kata lain apabila "*landscape*"nya datar sehingga aksesibilitas menunjukkan nilai sama ke segala penjuru dan persaingan bebas untuk mendapatkan ruang, maka penggunaan lahan sesuatu kota cenderung berbentuk konsentris dan berlapis-lapis mengelilingi titik pusat (Herbert, 1973). Karakteristik masing-masing zona dapat diuraikan sebagai berikut:

Zona 1: Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD)

Daerah ini merupakan pusat dari segala kegiatan kota antara lain politik, sosial budaya, ekonomi dan teknologi. Zone ini terdiri dari 2 bagian, yaitu: (1) Bagian paling inti (*the heart of the area*) disebut RBD (*Retail Business District*). Kegiatan dominan antara lain "*department stores*,

smartshops, office building, clubs, banks, hotels theatres and headquarters of economic, social, civic and political life". Pada kota-kota yang relatif kecil fungsi ini berbaur satu sama lain, namun untuk kota besar fungsi tersebut menunjukkan diferensiasi yang nyata antara lain "daerah perbankan" daerah perbioskopan, daerah salon/alat kecantikan dan lain-lain. Bagian di luarnya disebut sebagai WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan yang diperuntukkan kegiatan ekonomi dalam jumlah yang besar antara lain seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), gedung penyimpan barang supaya tahan lebih lama (*storage building*).

Zone 2: Daerah Peralihan (DP) atau *Transition Zone* (TZ)

Zona ini merupakan daerah yang mengalami penurunan kualitas lingkungan permukiman yang terus-menerus dan makin lama makin hebat. Penyebabnya tidak lain karena adanya intrusi fungsi yang berasal dari zona pertama sehingga perbauran permukiman dengan bangunan bukan untuk permukiman seperti gudang kantor dan lain-lain sangat mempercepat terjadinya deteriorisasi lingkungan permukiman. Perdagangan dan industri ringan dari zona 1, banyak menyaplok daerah permukiman. Penyekatan rumah yang ada menjadi lebih banyak kamar dengan maksud menampung "*bridgheader*" (teori J. Turner, 1970 tentang residential mobility) merupakan gejala yang dapat diamati.

Proses subdivisi yang terus-menerus, intrusi fungsi-fungsi dari zona 1 mengakibatkan terbentuknya "slums area" (daerah permukiman kumuh) yang semakin cepat dan biasanya berasosiasi dengan "*areas of poverty*, degradation and crime". Di samping menjalarnya "*bridgeheaders*" ke zona ini nampak pula "*outflow*" dari penduduk yang sudah mampu ekonominya (*consolidator*) atau yang tidak puas dengan kondisi lingkungan ke luar daerah (lihat tesis John Turner, 1970).

Zone 3: Zona perumahan para pekerja yang bebas (ZPPB) atau "*zone of independent workingmen's homes*"

Zona ini paling banyak ditempati oleh perumahan pekerja-pekerja baik pekerja pabrik, industri dan lain sebagainya. Di antaranya adalah pendatang-pendatang baru dari zona 2, namun masih menginginkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerjanya. Belum terjadi invasi dari fungsi industri dan perdagangan ke daerah ini karena letaknya masih dihalangi oleh zona peralihan. Kondisi permukimannya lebih baik dibandingkan dengan zona 2 walaupun sebagian besar penduduknya masih masuk dalam kategori "low-medium status".

Zone 4: Zona permukiman yang lebih baik (ZPB) atau "*zone of better Residences*" (ZBR)

Zona ini dihuni oleh penduduk yang berstatus ekonomi menengah - tinggi, walaupun tidak berstatus ekonomi sangat baik, namun mereka kebanyakan mengusahakan sendiri "business" kecil-kecilan, para professional, para pegawai dan lain sebagainya. Kondisi ekonomi umumnya stabil sehingga lingkungan permukimannya menunjukkan derajad keteraturan yang cukup tinggi. Fasilitas permukiman terencana dengan baik sehingga kenyamanan tempat tinggal dapat dirasakan pada zona ini.

Zone 5: Zona penglaju (ZP) atau *Commuters Zone* (CZ)

Pengertian penglaju di kota Amerika hendaknya tidak dibayangkan mirip apalagi sama dengan apa yang terjadi di negara yang sedang berkembang. Timbulnya penglaju merupakan suatu akibat adanya proses desentralisasi permukiman sebagai dampak sekundair dari aplikasi teknologi di bidang transportasi dan komunikasi (lihat pula tesis J. Turner tentang Residential Mobility). Di daerah pinggiran kota mulai bermunculan perkembangan permukiman baru yang berkualitas tinggi sampai Luxurious. Kecenderungan penduduk yang oleh Turner (1970) disebut sebagai "*status seekers*" ini memang didorong oleh kondisi lingkungan daerah asal yang dianggap tidak nyaman dan tertarik oleh kondisi lingkungan zone 5 yang menjanjikan kenyamanan hidup (*more spacious free from polution, fresh air, pleasant environment more accessible etc.*- lihat tesis Charles Colby (1933) tentang Dynamic Forces Theory). Oleh karena zona-zona yang tercipta ini sebagai akibat interaksi-interaksi dan interrelasi elemen-elemen system kehidupan perkotaan dan mengenai kehidupan manusia, maka sifatnyapun sangat dinamis dan tidak statis. Sehubungan dengan sifat ini Murphy (1974) menjelaskan sebagai berikut:

> "A particulary critical aspect of the concentris zonal model is that the zons are by no means static. Each, under conditions of normal city growth, tends to extend its area by invading next zone. The process had been likened to the out ward movement of ripples when one tosses a stone into a still pond".

1.1.2. Reaksi-reaksi terhadap Teori Konsentris

Teori konsentris Burgess, ternyata banyak mempengaruhi perkembangan studi kota selanjutnya. Berbagai upaya penelitian mengenai daerah perkotaan banyak dilakukan. Hasil-hasil penelitian selanjutnya telah dijadikan sebagai dasar untuk memberikan reaksi terhadap tesis yang dilontarkan oleh Burgess. Banyak sekali komentar-komentar dilontarkan oleh peneliti-peneliti terhadapnya. Tidak semua reaksi yang muncul kemudian bersifat menyanggah/menolak, namun banyak pula yang mendukungnya. Apabila diamati, reaksi-reaksi yang muncul terhadap teori konsentris ini dapat dikelompokkan menjadi 3 golongan (Carter, 1975), yaitu:

(1) Kelompok yang menolak sama sekali teori konsentris
(2) Kelompok yang menganggap bahwa teori konsentris masih lemah dan perlu penambahan faktor-faktor lain.
(3) Kelompok yang menyanjung "*ngalem*" bahwa untuk suatu teori yang umum, dan tercetus pertama perlu mendapat acungan jempol, dengan catatan bahwa "proses historisnya" dikesampingkan terlebih dahulu.

A. Pendapat kelompok yang menolak

Kelompok ini mengemukakan 4 alasan mengapa teori konsentris tidak disetujui, yaitu:

1) Adanya pertentangan antara "gradeints" dengan "zonal boundaries"

Kritik ini mulai timbul dari Davie (1937, 1961, 1966) yang menyatakan bahwa gambaran konsentris sempurna seperti itu tidak sesuai dengan kenyataan. Adanya gradasi perubahan variabel-variabel dari pusat kota ke arah luar

ternyata tidak jelas terlihat dari zona yang satu ke zone yang berikutnya. Kalau seandainya "zonal boundaries" itu betul mestinya batas antar zona dapat dilihat, dan dilacak dengan mudah. Menurut Davie (1937) ada 5 kenyataan yang tidak sesuai dengan teori konsentris, yaitu:

a) bentuk CBD mempunyai bentuk yang tidak teratur dan kebanyakan berbentuk segi empat atau empat persegi panjang dan bukannya bulat;
b) penggunaan lahan perdagangan meluas dari CBD ke arah luar secara menjari searah dengan route transportasi dan terkonsentrasi pada tempat-tempat yang strategis;
c) industri-industri terletak dekat jalur transportasi baik transportasi air maupun jalur kereta api;
d) perumahan kelas rendah juga dapat terletak pada daerah industri dan daerah route transportasi;
e) perumahan yang lebih baik dapat terdapat di mana-mana;
f) daerah permukiman klas rendah juga terdapat di setiap zona dan tidak selalu dekat dengan CBD malah kebanyakan berada dekat dengan daerah industri dan pada lahan-lahan milik lembaga transportasi (*Slums/Squatter*).

2) Homoginitas internal yang tidak sesuai dengan kenyataan

Sanggahan ini pertama kali dikemukakan oleh Hatt (1946) pada artikelnya yang berjudul "*The Concept of Natural Area*". Sarjana ini bertolak dari ide "*natural area*" yang dikemukakan oleh Burgess. Menurut Hatt sendiri istilah "*natural area*" mengandung dua sifat yang mencolok yaitu:

(1) natural area as a spatial unit limited by natural baundaries enclosing homogeneous population with a characteristic moral order;

(2) natural area as a spatial unit inhabited by a population united on the basis of symbiotic relationship.

Dalam kenyataannya bahwa keseragaman yang dikemukakan oleh Burgess terhadap populasi masing-masing zona tidak terlihat dan di dalam tiap zona justru terlihat variasi internal yang sangat besar. Dengan demikian jastifikasi ekologis untuk mengenali karakteristik zona yang ada tidak dapat dipertanggungjawabkan dan perlu dicari kerangka pendekatan yang lain untuk mempelajari kehidupan perkotaan yang sangat kompleks ini.

3) Skema yang anakronistik/out of date

Oleh karena pada dekade yang sama saja teorinya tidak dapat dipertahankan apalagi digunakan untuk menganalisis model keruangan kota di dunia dengan latar belakang spasial dan temporal yang bervariasi.

4) Teorinya kurang bersifat universal

Oleh Burgess dikemukakan bahwa teorinya hanya berlaku pada kota-kota industri di Amerika yang sedang berkembang dengan cepat, namun kenyataannya telah diangkat sebagai suatu dasar analisis untuk semua kota-kota secara umum. Berdasarkan kajian dari berbagai kota-kota lain, khususnya di luar Amerika, ternyata peranan kondisi politik, ekonomi, sosial, budaya, teknologi terhadap pembentukan pola keruangan kotanya sangat besar, lihat sebagai contoh tentang kota-kota di Indonesia (khususnya kota-kota berlatar belakang kerajaan). Secara garis besar, sanggahan terhadap teori Burgess tersebut didasarkan pada 2 landasan saja, yaitu: (a) teori hanya berlaku pada kondisi yang sangat terbatas baik

waktu, tempat dan kondisi politik, ekonomi, sosial, budaya, teknologi tertentu, (b) ketidakcocokannya antara ide zona yang ada dengan ide *gradient* dari pusat kota ke arah luar. Namun demikian perlu dicatat bahwa tidak semua ide-ide penyanggah sendiri dapat dipertahankan.

B. Pendapat-pendapat yang mengembangkan ide Burgess

Beberapa ahli menganggap bahwa teori Burgess masih lemah dan memerlukan penambahan variabel. Inilah segi baiknya dari suatu ide. Betapapun lemahnya namun telah menggugah pihak-pihak lain untuk memikirkannya, mengembangkannya dan kemungkinan besar akan mendorong terciptanya teori-teori baru. Hal ini juga terjadi pada studi ini, di mana kemudian muncul teori-teori baru mengenai pola penggunaan lahan kota yang diilhami oleh teori Burgess. Dari sekian banyak variabel yang diusulkan untuk mempertajam pengenalan terhadap pola penggunaan lahan kota, ada 7 jenis variabel yang dirasakan cukup berbobot, yaitu: (1) variabel "*building height*"; (2) variabel "*sector*" (3) variabel transportasi; (4) variabel "*nucleus*"; (5) variabel "*size*"; (6) variabel "*history*" dan (7) variabel "*structure*". Masing-masing usulan variabel memunculkan teori-teori baru sebagai penyempurna teori konsentris.

1.2. Teori ketinggian bangunan

Teori ini diusulkan oleh Bergel (1955). Dia mengusulkan untuk memperhatikan variabel ketinggian bangunan. Variabel ini memang menjadi perhatian yang cukup besar untuk negara-negara maju, karena menyangkut antara hak seorang untuk menikmati sinar matahari (sumberdaya hak semua

orang), hak seorang untuk menikmati keindahan alam dari tempat tertentu batas kepadatan bangunan, kepadatan penghuni dan pemanfaatan lahan dengan aksesibilitas fisik yang tinggi.

Dalam teori konsentris yang dikemukakan oleh Burgess, kota hanya semata-mata dianggap sebagai perujudan dua dimensional, sedangkan dimensi vertikal sama sekali tidak diperhatikan. Perluasan ruang vertikal, pada kenyataannya mampu mengakomodasikan kegiatan-kegiatan penduduk kota maupun memberi ruang tinggal. Hubungan variasi ketinggian bangunan dan penggunaan lahan hendaknya diperhatikan pula dalam merumuskan pola penggunaan lahan yang tercipta. Aksesibilitas sebagai faktor penarik fungsi tidak hanya menunjukkan sifat yang sejalan dengan "*distance decay principle form the center*" saja tetapi juga "*height decay principle from the ground*". Perubahan vertikal sangat sering paralel dengan perubahan horizontal (gambar 3).

Gambar 3
Hubungan antara penggunaan lahan dan ketinggian bangunan

a). Gambaran Umum

b. Gambaran Detail

Secara garis besar dapat dikatakan bahwa pada daerah CBD harga lahan sangat mahal, aksesibilitas sangat tinggi dan ada kecenderungan membangun struktur perkotaan secara vertikal. Oleh karena pada hakekatnya ruang yang paling menikmati aksesibilitas paling tinggi yang sesungguhnya adalah pada "*ground floor*" maka ruang-ruangnya akan ditempati oleh fungsi yang paling kuat ekonominya. Dalam hal ini "*retail activities*" lah yang paling cocok. Semakin ke atas (dalam gedung-gedung bertingkat) aksesibilitas semakin rendah dan pada kenyataannya akan dihuni oleh fungsi-fungsi yang lebih lemah kekuatan ekonominya. Hal ini sejalan dengan ruang pada "*ground floor*" namun jarak dari pusat kota sudah agak jauh. Mungkin dapat disamakan dengan "*ground floor space*" pada "*mixed zone*" di daerah peralihan".

Pada ruang yang terletak pada tingkat yang paling tinggi, walaupun berada pada pusat kota (aksesibilitas tertinggi secara horizontal, namun karena letaknya paling atas menjadi menurun nilai aksesibilitas absolutnya), dan mungkin hanya akan laku bila diperuntukkan sebagai tempat tinggal semata. Pada gambar 2a dan 2b terlihat bahwa pada seksi-seksi yang terletak antara garis putus-putus menunjukkan nilai aksesibilitas yang sama. Khususnya bagi kota-kota di Amerika menurut Bergel (1955), hendaknya formulasi modelnya selalu mempertimbangkan aspek ini dan bentuknya bukan lingkaran-lingkaran tetapi berbentuk segi empat karena struktur ruang kotanya pada umumnya terbentuk atas "*grid plan*".

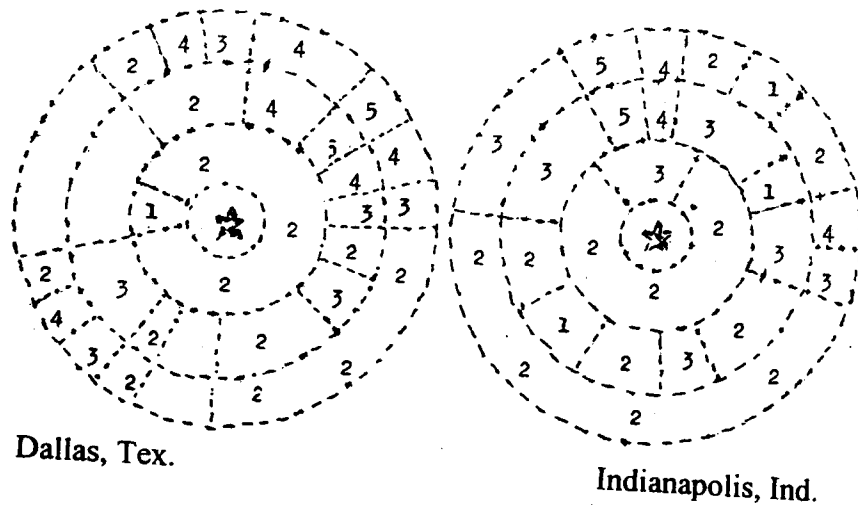
1.3. Teori Sektor

Munculnya ide untuk mempertimbangkan variabel sektor ini pertama kali dikemukakan oleh Hoyt (1939) dalam tesisnya yang berjudul "*The Structure and Growth of residential neighbourhoods in American Cities*". Tulisannya tersebut adalah sebagai hasil penelitiannya mengenai pola-pola sewa rumah tinggal (*residential rent patterns*) di 25 kota-kota di Amerika Serikat.

Pengamatannya atas kota-kota tersebut dituangkan sebagai berikut:

> *There is, nevertheless, a general pattern of rent that applies to all cities. This pattern is not a random distribution. It is not in the form of sharply defined rectangular areas, with blocks in each rental group accupying completely segregated segments. It is not in the form of successive concentric circles. Even when the rental data are put into a framework of concentric circles there is revealed no general gradation upward from the centre to the periphery. From the evidence presented, therefore, it may he concluded that the rent areas in American cities tend to conform to a pattern of sectors rather than of concentric areas (quoted from Carter (1975), p. 184*

Untuk memperjelas uraian ini, lihat gambar 4 berikut ini.

Gambar 4
Pola Sewa Tempat Tingggal di Kota-kota Amerika Serikat
(2 Contoh Dari 30 Kota yang Diamati oleh Hoyt)

Keterangan:

1 : ∠ $ 10
2 : $ 10 - ∠ $ 20
3 : $ 20 - ∠ $ 30
4 : $ 30 - ∠ $ 50
5 : ⩾ $ 50

Dengan menuangkan hasil penelitiannya pada pola konsentris sebagaimana dikemukakan Burgess, ternyata pola sewa tempat tinggal pada kota-kota di Amerika cenderung terbentuk sebagai "*pattern of sectors*" (pola sektor-sektor) dan bukannya pola zona konsentris. Dua contoh kota di atas saja membuktikan hal tersebut. Apabila asumsi Burgess betul

dengan sendirinya pola sewa ini juga akan membentuk pola zona konsentris dan gradasi besarnya sewa akan mengikuti sinyalemen Burgess bahwa makin ke arah luar akan makin baik atau dapat pula sejalan dengan "*distance decay principle*" karena pertimbangan aksesibilitas. Namun demikian, kenyataan menunjukkan lain di mana persebaran pola sewa terlihat sejalan dengan sektor-sektor tertentu dengan kekhasan tertentu. Hal inilah yang menyebabkan terkenalnya teori Homer Hoyt sebagai teori sektor.

1.3.1. Kecenderungan Sektorisasi

Kecenderungan pembentukan sektor-sektor ini memang bukannya terjadi secara kebetulan (*at random*) tetapi terlihat adanya asosiasi keruangan yang kuat dengan beberapa variabel. Menurut Hoyt, kunci terhadap perletakan sektor ini terlihat pada lokasi daripada "*high quality areas*" (daerah-daerah yang berkualitas tinggi untuk tempat tinggal). Kecenderungan penduduk untuk bertempat tinggal adalah pada daerah-daerah yang dianggap "nyaman" dalam arti yang luas. Nyaman dapat diartikan dengan kemudahan-kemudahan terhadap fasilitas, kondisi lingkungan baik alami maupun non alami yang bersih dari polusi baik fisikal maupun non fisikal, prestise yang tinggi karena dekat dengan tempat tinggal orang-orang terpandang dan lain sebagainya. Dengan demikian seperti dikemukakan dalam tesisnya bahwa:

> *"Sector arrangements do not skip about at random in the process of development but they follow a definite path in one or more sectors in the city. The are axtended outward along communications axes that are producing sectors they do not encircle the city at its outer limits.*

Dari kalimat ini dapat disimpulkan bahwa sektor yang ada di kota tidak terjadi secara acak-acakan saja tetapi selalu mengikuti jalur tertentu, khususnya jalur komunikasi dan bukannya melingkar. Penelitiannya menemukan 10 kenampakan yang mempunyai peran sangat besar dalam pembentukan sektor permukiman bernilai tinggi, yaitu:

(1) Daerah permukiman bernilai sewa tinggi (*high rent residential aras* = HRRA) cenderung berkembang dari titik-titik tertentu menuju a) daerah-daerah lain sepanjang jalur transportasi/komunikasi atau b) ke arah wilayah pusat perdagangan atau kompleks pertokoan.

(2) Daerah permukiman yang bernilai sewa tinggi (HRRA) cenderung berkembang pada daerah-daerah yang relative lebih tinggi dari kanan kirinya, bebas dari resiko banjir atau pada daerah-daerah di tepi danau, sungai-sungai, laut, teluk yang airnya jernih, bebas dari pencemaran dan pemandangannya indah.

(3) HRRA cenderung berkembang ke arah bagian-bagian dari kota yang terbuka untuk pengembangan lebih lanjut "*open country*" dan tidak terdapat penghalang fisikal baik alami maupun artifisial.

(4) HRRA cenderung berkembang ke arah tempat tinggal pemuka-pemuka masyarakat.

(5) HRRA cenderung berkembang ke arah komplek bangunan-bangunan perkantoran, bank, pertokoan yang tertata apik.

(6) HRRA cenderung berkembang sepanjang jalur-jalur transportasi cepat yang ada.

(7) HRRA cenderung berkembang pada arah yang sama selama periode waktu yang lama.

(8) HRRA yang berkualitas "*luxurious*" cenderung berkembang dekat dengan pusat-pusat kegiatan pada daerah permukiman lama (lihat gejala gentrifikasi).

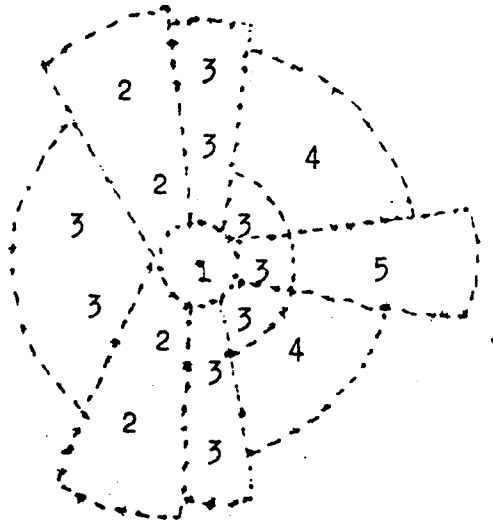
(9) HRRA dapat berkembang ke arah yang sesuai dengan inisiatif promotor '*real estate*'.

(10) HRRA tidak berkembang acak-acakan tetapi berkembang mengikuti jalur-jalur tertentu pada salah satu atau beberapa sektor dalam kota yang bersangkutan.

Oleh karena banyaknya jalur transportasi yang menjari dan menentukan tingkat aksesibilitas ternyata jenis penggunaan lahan tertentu juga ada yang berkembang di kiri kanannya. Hal ini berkaitan dengan fungsi-fungsi yang kelangsungan kegiatannya sangat ditentukan oleh faktor aksesibilitas. Industri berat misalnya sangat menginginkan suatu lokasi yang mempunyai derajad aksesibilitas yang besar, sehingga tidak jarang ditemukan bahwa sektor-sektor tertentu didominasi oleh tipe penggunaan lahan industri. Yang sangat pokok dalam idenya adalah bahwasanya elemen arah (*directorial element*) akan lebih menentukan penggunaan lahannya daripada elemen jarak (*distance*), sehingga struktur internal kotanya akan bersifat sektoral.

1.3.2. Diskripsi Anatomis Teori Sektor

Secara konsepsual, model teori sektor yang dikembangkan oleh Hoyt, dalam beberapa hal masih menunjukkan persebaran zona-zona konsentrisnya. Jelas sekali terlihat di sini bahwa jalur transportasi yang menjari (menghubungkan pusat kota ke bagian-bagian yang lebih jauh) diberi peranan yang besar dalam pembentukan pola struktur internal kotanya (Gambar 5).

Gambar 5
Model Teori Sektor (Homer Hoyt)

Keterangan:

1. Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau CBD
2. *Zone of wholesale light manufacturing*
3. Zona Permukiman kelas rendah
4. Zona Permukiman kelas menengah
5. Zona Permukiman kelas tinggi.

Dalam teori sektor ini, terjadi proses penyaringan (*filtering process*)* dari penduduk yang tinggal pada sektor-sektor

**Filtering process refers to any change in the relative position of a housing unit or household in the inventory, or matrix of housing units in an area. Dwellings or households are said to "filter-up" if their position improves over time or to "filter-down" if their position deteriorates. (Bourne, 1981: The Geography of Housing. London: Edward Arnold Ltd.)*

yang ada dan "*filtering process*" sendiri hanya berjalan dengan baik bila "*private housing market*" berperanan besar dalam proses pengadaan rumah bagi warga kota (gambar 6). Atau dengan kata lain dapat diungkapkan bila "*public housing market*" berperanan besar dalam pengadaan rumah maka proses penyaringan tidak relevan lagi.

Walaupun "perumahan yang lebih baik(*better housing*)" tersebar mengikuti sektor-sektor tertentu namun ternyata distribusi umur bangunan cenderung menunjukkan pola persebaran konsentris (Johnson, 1981). Hal ini wajar karena pembangunan-pembangunan baru, baik untuk perumahan atau bukan perumahan pada umumnya berkembang ke arah luar. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa di satu sisi persebaran bangunan rumah berdasarkan umur masih terlihat konsentris, namun di sisi lain persebaran rumah berdasar kualitas fisik mengikuti pola sektor. Sejalan dengan kenyataan ini, teori Hoyt merupakan karya yang memperbaiki dan melengkapi teori Burgess dan bukannya berupa pengubahan radikal (*radical alteration*) daripada teori konsentris. Dalam model diagram yang dikemukakan jelas sekali terlihat adanya dua unsur di atas, yaitu persebaran penggunaan lahan secara sektor sektoral di satu pihak dan persebaran penggunaan lahan secara "konsentris" di lain pihak. Secara garis besar zona yang ada dalam "teori sektor" dapat dijelaskan sebagai berikut:

Gambar 6: MODEL PROSES PENYARINGAN (FILTERING PROCESS)
(Short, 1984).

1. CBD

Old housing occupied by lower status groups.

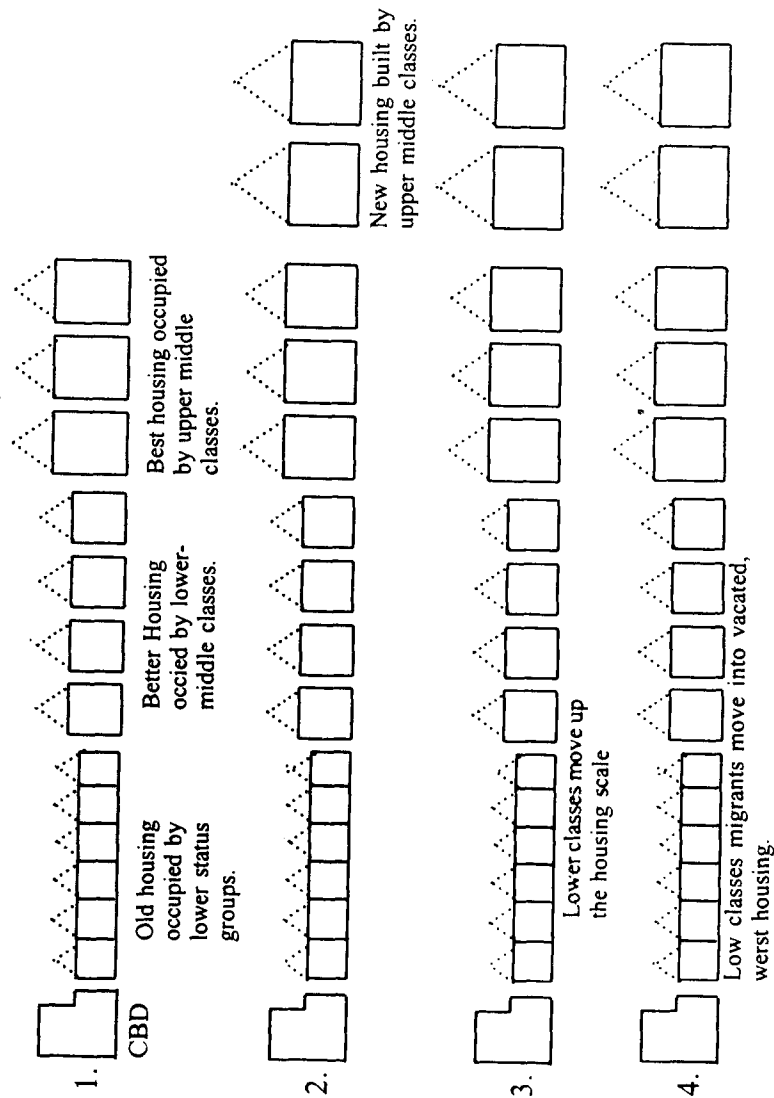
Better Housing occied by lower-middle classes.

Best housing occupied by upper middle classes.

New housing built by upper middle classes.

2.

3. Lower classes move up the housing scale

4. Low classes migrants move into vacated, werst housing.

Zona 1: *Central Business District*

Diskripsi anatomisnya sama dengan zona 1 dalam "*Concentric Theory*" terdahulu. Untuk jelasnya lihat uraian di muka seperti halnya teori konsentris CBD, merupakan pusat kota yang relatif terletak di tengah "kota" yang berbentuk bundar.

Zona 2: *Zone "wholesale light manufacturing"*

Apabila dalam teori konsentris, zona 2 berada pada lingkaran konsentris, berbatasan langsung dengan zona 1, maka pada "teori sektor" zona kedua membentuk pula seperti taji (wedge) dan menjari ke arah luar menembus lingkaran-lingkaran konsentris sehingga gambaran konsentris mengabur adanya. Jelas sekali terlihat peranan jalur transportasi dan komunikasi yang menghubungkan CBD dengan daerah luarnya mengontrol persebaran zona 2 ini. Hal ini wajar sekali karena, kelangsungan kegiatan pada "*whole saling*" ini sangat ditentukan oleh derajad aksesibilitas zona yang bersangkutan.

Zona 3: Zone Permukiman "Klas rendah"

Zona 3 adalah suatu zona yang dihuni oleh penduduk yang mempunyai kemampuan ekonomi lemah. Dengan hanya melihat persebaran keruangan zona ini saja "seolah-olah" terlihat adanya kontradiksi antara teori dan kenyataan. Sebagian zona 3 ini membentuk persebaran yang memanjang "*radial centrifugal*" di mana biasanya bentuk seperti ini sangat dipengaruhi oleh adanya rute transportasi dan komunikasi, atau dengan kata lain menunjukkan derajad aksesibilitas yang tinggi. Daerah-daerah dengan derajad aksesibilitas yang tinggi pada kota akan selalu identik dengan daerah yang bernilai ekonomi tinggi, namun dalam model sektor ini, zona 3 di

mana penghuninya berstatus ekonomi rendah justru mempunyai pola persebaran seperti ini, atau menempati daerah-daerah bernilai ekonomi tinggi. Dalam ketidakmampuan ekonomi dengan sendirinya tipe zona ini tidak akan mampu bersaing dengan tipe zona 4 dan 5 dan sementara itu zona 4 sendiri tidak menunjukkan fenomena zona 3.

Kalau distribusi keruangan zona 3 ini ditelaah lebih lanjut memang terdapat suatu yang wajar sebagai konsekuensi logis daripada sifat zona 3 itu sendiri. Zona 3 yang kebanyakan dihuni oleh "*bridge headers*" (lihat, Turner, 1970) dengan kemampuan ekonomi rendah memang cenderung untuk bertempat tinggal di bagian tertentu yang dekat dengan tempat kerja, demi penghematan biaya hidup. Biaya transportasi yang seharusnya dikeluarkan dalam jumlah yang tidak sedikit dapat dialokasikannya untuk kebutuhan lain. Di samping itu harga sewa rumah yang relatif murah pada daerah-daerah yang berbatasan langsung dengan daerah industri ("*environmental deterioration*" menggejala sebagai akibat invasi dari zone 2) merupakan pertimbangan lain. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa, faktor penentu langsung (*direc impact*) terhadap persebaran keruangan sektoral yang menjari dari zona 3 bukanlah jalur transportasi dan komunikasi sebagaimana zona 2 dan 5, melainkan keberadaan zona 2 itu sendiri yang menjanjikan cukup banyaknya lapangan pekerjaan.

Zona 4: Zona permukiman klas menengah

Zona 4 ini menurut Hoyt memang agak menyimpang, khususnya dalam pembentukan sektornya. Tidak seperti zona 2, 3 dan 5 di mana sifat "*radiating sectors*" nya sangat mencolok. Kemapanan ekonomi penghuni yang semula berasal dari zona 3 (lihat "*filtering process*" di depan) memungkinkannya tidak perlu lagi bertempat tinggal dekat dengan tempat

kerja. Oleh J. Turner mereka ini diklasifikasikan sebagai "*consolidator*". Daerah ini rumahnya relatif lebih besar dibanding zona 3 dengan kondisi lingkungan yang lebih baik. Golongan ini dalam taraf kondisi kemampuan ekonomi yang menanjak dan semakin mapan. Akibatnya memang kemudian nampak adanya perasaan tidak puas terhadap lingkungan sebelumnya dan mencari tempat-tempat baru yang memberikan kenyatan kenyamanan kehidupan lebih baik. Kelompok permukiman-permukiman baru akan membentuk sektor-sektor tersendiri sebagaimana memenuhi salah satu, atau beberapa variabel penarik seperti telah dikemukakan di halaman sebelumnya.

Zona 5: Zona permukiman klas tinggi

Sebagaimana diungkapkan sebelumnya zona 5 ini merupakan tahap terakhir daripada "*residential mobility*" penduduk kota. Daerah ini menjanjikan kepuasan, kenyamanan bertempat tinggal. Penduduk dengan penghasilan yang tinggi mampu membangun tempat hunian yang sangat mahal sampai "*Luxurious*". Oleh J. Turner (1970) kelompok ini disebut sebagai "*status seekers*", yaitu orang-orang yang sangat kuat status ekonominya dan berusaha mencari "pengakuan orang lain" dalam hal ketinggian status sosialnya.

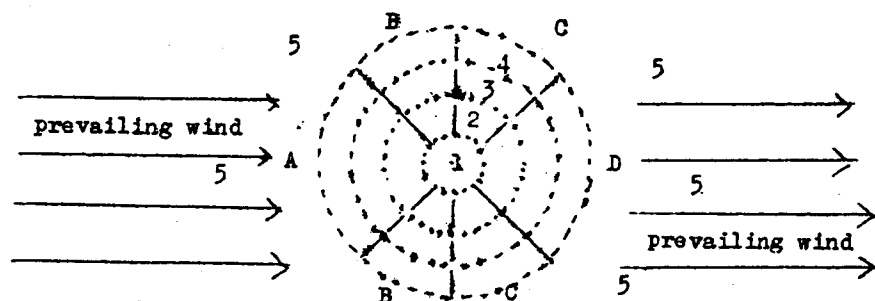
1.4. Teori Konsektoral (Konsentris-Sektoral): Tipe Eropa

Validitas teori sektor yang dikemukakan oleh Hoyt ternyata didukung alat Peter Mann (1965)*. Teori Hoyt memang

*Mann, Peter (1965): "An Approach to Urban Sociology", London: Routledge & Kegan Paul.

lebih dikenal sebagai "teori Sektor", walaupun pola konsentrisnya tidak hilang sama sekali, karena penonjolan persebaran sektoral dari penggunaan lahannya jauh lebih kuat daripada sifat konsentrisnya. Sementara itu, Mann (1965) juga menggabungkan antara pandangan konsentris dan pandangan sektoral, namun penekanan konsentrisnya jauh lebih menonjol Modelnya diciptakan atas dasar penelitiannya pada kota-kota madya di Inggris (Gambar 7).

Gambar 7

Model Struktur Keruangan dari Kota-kota di Inggris

Keterangan:

(1) *City Center* (Pusat Kota)
(2) Transitional zone (Zone peralihan)
(3) Untuk sektor C dan D:
- Zone yang ditempati "small terace houses" (rumah ukuran kecil)

Untuk sektor B
- Zone yang ditempati rumah-rumah yang lebih besar (*bye law houses*)

Untuk sektor A
- Zone yang ditempati rumah-rumah tua yang besar-besar.

(4) Daerah permukiman sesudah 1918 dan kemudian mulai 1945 berkembang pada pinggirannya.
(5) Desa-desa yang dihuni para penglaju.
A. Sektor yang ditempati "middle class" (klas menengah)
B. Sektor yang ditempati klas "menengah ke bawah"
C. Sektor yang ditempati klas pekerja-pekerja
D. Sektor yang ditempati industri-industri dan pekerja-pekerja klas terbawah.

Menurut Mann (1965), kota-kota di Inggris secara hipotesis menunjukkan diferensiasi penggunaan lahan yang cukup mencolok. Apabila arah angin regional yang dominan dari arah tertentu, maka pada bagian kotanya yang menghadap arah angin ini akan didominasi oleh klas permukiman yang lebih baik, sedangkan pada bagian belakangnya akan dihuni oleh klas permukiman yang jelek. Hal ini sangat berhubungan dengan kenyamanan tempat tinggal yang dikaitkan dengan "*fresh air*" yang "*free from polution*". Daerah-daerah yang menghadap ke arah datangnya angin regional ini menjadi dambaan warga kotanya di samping faktor-faktor lain. Seperti halnya model Mann di atas diasumsikan bahwa arah angin regional berasal dari bagian barat ke arah bagian timur. Dalam hal ini terlihat dengan jelas bahwa sektor A adalah bagian yang dihuni oleh "*middle class*" dengan kondisi permukiman yang terbaik untuk lingkungan kota madya yang ada. Sementara itu makin ke arah timur (mulai B - C dan D) kondisi pemukimannya semakin jelek. Penempatan wilayah industrinya menunjukkan perencanaan kota yang matang, di mana "*polutan*" yang dikeluarkan oleh industri-industrinya sebagian besar tidak akan menghujani kota di mana konsentrasi penduduk sangat tinggi, tetapi akan terhambur di daerah-daerah pedesaan yang terletak di sebelah timur dari kota yang ber-

sangkutan. Klas pekerja terendah dengan kemampuan ekonomi marjinal terpaksa menempati daerah-daerah kumuh di sekitar kompleks industri ini. Di samping kondisi pemukimannya yang tidak baik, sewa murah, para pekerja dengan penghasilan pas-pasan ini memang berkehendak bertempat tinggal di dekat dengan tempat bekerja dengan alasan penghematan transportasi. Karakteristik "*distant decay principle*" dalam kualitas rumah juga ditunjukkan dengan nyata sekali oleh model Mann ini.

1.5. Teori Konsektoral: Tipe Amerika Latin

Sebuah pandangan lain yang juga menunjukkan aplikasi gabungan antara teori konsentris dan sektor dikemukakan oleh Ernest Griffin dan Larry Ford (1980) dalam artikelnya yang berjudul "*A model of latin American city structure*" dan dimuat dalam majalah *Geographical Review*, 1980: 70 pp 397 - 422. Seperti tertera di dalam judul artikelnya, Griffin-Ford menunjukkan model struktur keruangan internal untuk kota-kota di Amerika Latin. Oleh karena letak negara-negara Amerika latin relatif dekat dengan negara adidaya Amerika Serikat, maka perkembangan kota-kotanya banyak dipengaruhi oleh kota-kota di negara Amerika Serikat ini, seperti proses industrialisasi perkembangan CBD, perkembangan sistem transportasinya, besarnya jumlah migran ke kota-kota, munculnya golongan penduduk menengah yang besar dan meledaknya pemilikan mobil. Namun demikian karena negara-negara Amerika Latin mempunyai latar belakang historis, politik, sosial, ekonomi, budaya dan teknologi yang berbeda dengan apa yang terdapat di USA maka model organisasi keruangan penggunaan lahannya juga berbeda dan membentuk gambaran yang spesifik.

1.5.1. Tinjauan Historis Kota-kota Amerika Latin

Seperti diketahui bahwa negara-negara Amerika Latin banyak sekali dipengaruhi oleh negara kolonialis Portugis dan Spanyol. Akibatnya, kota-kota yang terbentuk, pada awalnya juga banyak mengacu pada perkembangan kota-kota di Spanyol dan Portugis. Salah satu perancangan jaringan jalan yang dibuat oleh penguasa-penguasa kolonial adalah "grid pattern" yang mempunyai orientasi timur barat dan utara selatan dengan "*central plaza*" terletak di tengah-tengahnya. Daerah-daerah yang berbatasan langsung dengan "*central plaza*" biasanya ditempati oleh bangunan-bangunan khusus seperti "Gereja besar(*Cathedral*) dan blok lain yang dekat dengan plaza diperuntukkan sebagai tempat tinggal orang-orang kaya. Makin ke arah luar status sosial ekonomi penduduk semakin menurun (*distant decay principle*). Kota-kota yang masih mengikuti corak tradisional ini memang menyulitkan pengembangan daerah-daerah yang ada di sektor yang mengantarainya dan ini kebanyakan menandai kota-kotanya sampai tahun 30-an. Setelah masa ini, kota-kota di Amerika Latin mulai berkembang dan banyak dipengaruhi oleh "*Anglo American Style*". Khususnya daerah CBD mengalami perubahan drastis dari bentuk-bentuk kuno menjadi bentuk-bentuk moderen. Jalan-jalan diperlebar, bangunan-bangunan kuno banyak yang diganti dengan baru, daerah untuk parkir mobil dibangun, bangunan pencakar langit dikembangkan, kompleks "*Shopping Malls*" dikembangkan, terminal-terminal bis, hotel-hotel, restauran dan tempat-tempat hiburan lainnya bermunculan. Daerah pusat kota yang semula seolah-olah tidur stabil telah berubah sama sekali menjadi daerah yang dinamis dan bercorak Amerika.

Golongan penduduk klas tinggi yang semula banyak menempati daerah-daerah dekat pusat kota (dalam traditional

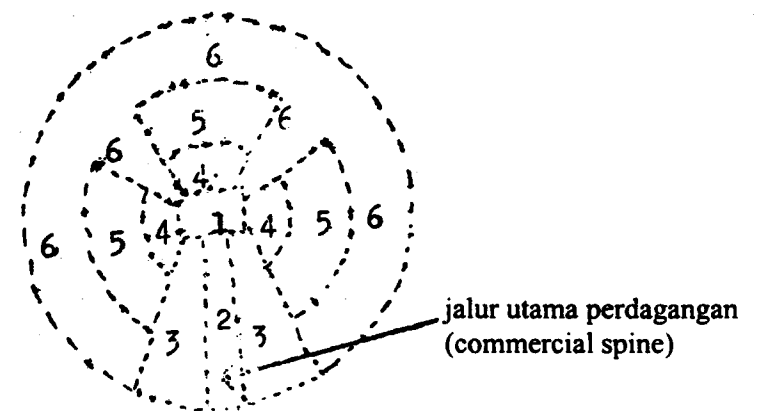
city) banyak yang pindah keluar, sebagian karena ketidakmampuan atau keengganan membayar biaya-biaya yang sangat tinggi untuk sebuah lokasi dekat dengan pusat kota dan sebagian lain disebabkan adanya masalah kemacetan, kehiruk-pikukan dan faktor negatif lain sebagai akibat dari sifat dinamika yang baru dari kenampakan kotanya. Dalam beberapa hal proses pembentukan CBD kota Amerika Latin mirip dengan apa yang terjadi di Amerika Serikat dan Canada, tetapi kenampakan CBD yang dihasilkannya ternyata agak berbeda, sebagai contoh adalah daerah industri di pusat kota. Industri yang terletak dengan pusat kota hanya sedikit, ini saja jenisnya tidak bervariasi, walau sebenarnya banyak daerah-daerah yang cukup luas dekat dengan pusat kota. Memang industri-industri sebenarnya dapat berkembang pada pusat-pusat kota, namun karena adanya kendala tidak cukupnya persediaan air dan listrik maka variasi industri yang lain tidak dapat berkembang sebagaimana yang terjadi pada kota-kota di Amerika.

Penggunaan lahan klas tinggi, biasanya terletak dekat dengan daerah-daerah industri ini, hal ini berbeda dengan yang terdapat di Anglo Amerika. Penyebabnya adalah bahwa di daerah-daerah industri ini kebanyakan dilengkapi dengan pelayanan-pelayanan moderen, jalan-jalan besar yang tertata apik dan lebar. Di samping itu golongan yang memilih daerah-daerah seperti ini memang para eksekutif yang kerja di bidang industri yang juga menginginkan tempat tinggal yang relatif tidak jauh dari tempat kerjanya.

1.5.2. Diskripsi Anatomis Model Konsektoral: Tipe Amerika Latin

Dalam model Griffin-Fond ini jelas terlihat kombinasi unsur-unsur traditional dan moderen yang mengubah citra kotanya. Modelnya dicirikan oleh adanya sektor permukiman klas elite, jalur perdagangan dan juga zone konsentris melingkar yang menggambarkan "*distant decay principles*" mengenai kualitas pemukimannya (Gambar 8).

Gambar 8

Model Struktur Keruangan Kota-kota di Amerika Latin

Keterangan:

1. CBD
2. Zona perdagangan/industri
3. Sektor permukiman klas elite
4. Zona permukiman yang lanjut perkembangannya (*Zone of maturity*)

5. Zona yang mengalami perkembangan setempat (*Zone of insitu accretion*)
6. Zona yang banyak ditempati oleh permukiman liar (*Zone of Peripheral Squatter Settlements*).

Untuk melengkapi penjelasan di muka, ke enam zone tersebut akan ditinjau satu persatu.

1. *Central Business Distrect*

Daerah pusat kegiatannya sangat dinamis, hidup tetapi gejala spesialisasinya semakin kentara. Daerah ini masih merupakan tempat utama dari perdagangan, hiburan-hiburan dan lapangan pekerjaan. Hal ini ditunjang oleh adanya sentralisasi sistem transportasi dan sebagian besar penduduk kota masih tinggal pada bagian dalam kota-kotanya (*innersections*). Proses perubahan yang cepat terjadi pada daerah ini sangat sering sekali mengancam keberadaan bangunan-bangunan tua yang bernilai historis tinggi. Pada daerah-daerah yang berbatasan dengan CBD masih banyak tempat-tempat yang agak longgar (*spacious*) dan banyak digunakan untuk kegiatan ekonomi antara lain "pasar" lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi rendah dan sebagian lain digunakan untuk tempat tinggal sementara para imigran. Zona transisi yang cukup nyata terlihat di kota-kota Amerika Serikat tidak begitu nampak pada kota-kota Amerika Latin.

2. Zone perdagangan *(Commercial Spine/sector)*

Griffin-Ford memberi istilah "*the spine*" yang identik dengan sektor pada uraian sebelumnya untuk suatu zone perdagangannya. Jalur ini terletak menjari dari pusat kota (CBD) ke arah luar dan dikelilingi oleh daerah permukiman elite. Sektor/*spine* ini proses terjadinya sangat berbeda dengan

terbentuknya zona-zona lain pada kota yang sama. Pada dasarnya, sektor perdagangan yang menjari ini merupakan perluasan daripada CBD dan dalam sektor ini terletak banyak sekali urban, amenities/fasilitas kekotaan yang didambakan oleh penduduk kota termasuk di antaranya rumah-rumah yang sangat bagus (diperuntukkan bagi "*upper-class*" *and middle class*) dan dengan sifatnya yang demikian menjadikan daerah di sekitar sektor ini suatu bagian kota yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk mereka yang berselera tinggi seperti "*major tree-lined boulevards*; *golf-courses*; *major parks*: *museiums; zoos, best theatres; restaurants; office buildings* dan berlanjut sampai ke daerah "*wealthiest-suburbs*".

3. Zone Permukiman Klas Elite

Zona permukiman klas elite ini terletak di kiri kanan '*the spine*/jalur komersial utama" dan memanjang sampai ke daerah pinggiran kota. Daerah ini menempati fasilitas terbaik dari suatu kehidupan paling nyaman. Peraturan "*zoning and land use control*" berlaku sangat ketat di daerah ini. Daerah permukiman elite ini membentuk suatu "*sector/wedge*" sebagaimana dalam teori sektornya Hoyt. Penataan ruang untuk perumahan maupun perdagangan ternyata menunjukkan kemiripan dengan yang terjadi di kota-kota Anglo Amerika. "*Filtering down process*" juga menggejala di sini. Apabila golongan penduduk klas tinggi pindah ke arah pinggiran kota untuk memperoleh tempat tinggal yang lebih modern dengan halaman yang lebih luas, maka daerah perumahan yang ditinggalkannya akan diisi oleh golongan penduduk yang lebih bawah (golongan menengah atas). Gejala pertumbuhan golongan "*upper midle*" ini telah mendorong tumbuhnya banyak sekali perumahan-perumahan yang cukup baik di daerah ping-

giran kota. Adanya jalur komersial yang merupakan perpanjangan dari CBD ini memungkinkan penduduk yang tinggal di daerah "sub-urban" untuk dapat menikmati fasilitas-fasilitas kota dengan mudah.

Walaupun zone ini sangat mendominasi morfologi kota-kota Amerika Latin, namun penduduk yang mampu tinggal di sini persentasinya sangat kecil saja dibandingkan dengan jumlah penduduk metropolitannya sendiri.

4. *Zone of Maturity*

Zona ini termasuk daerah permukiman yang kondisinya cukup baik. Memang pada kota-kota yang sudah termasuk tua, zona ini banyak mempunyai rumah-rumah tradisional, rumah-rumah yang ditinggalkan oleh penduduk yang pergi ke zona yang jauh lebih baik, namun zona ini mulai mengalami peningkatan kualitas perumahan dan lingkungannya. Penghuni-penghuninya pada umumnya berusaha untuk meng-"*upgrade*" tempat tinggalnya, khususnya bagi mereka yang tidak mampu menjangkau permukiman klas elite. Transformasi morfologi vertikal ini tidak lain merupakan response ke lingkaran ruang di kota dan sementara itu transformasi ekonomi vertikal berlangsung cukup baik. Oleh karena "*on-site neigh borhood improvements*" berjalan sepanjang waktu, kepadatan bangunan relative sama dengan daerah-daerah di daerah pinggiran kota. Hanya saja, struktur keluarganya sedikit berbeda. Daerah ini ditandai oleh penghuni-penghuni berumur lebih tua, jumlah anak-anak yang lebih kecil dan kepadatan penduduk yang lebih keci dibanding dengan daerah pinggiran. Oleh karena keberadaannya memang sudah lebih lama, zona ini sudah memiliki fasilitas kehidupan kota yang cukup lengkap. Pertumbuhan penduduknya relatif lebih lam-

bat daripada daerah pinggiran, sehingga kenampakan kota pada zona ini tidak begitu terkesan semrawut seperti pada daerah-daerah yang mengalami pertumbuhan penduduk cepat.

5. *Zone of "in situ accretion"*

Zone ini ditandai oleh kualitas hunian yang sederhana walaupun tidak jelek sekali dan mulai menunjukkan gejala peralihan ke zone dewasa. Zone ini dicirikhasi oleh perumahan yang bervariasi tipe, ukuran, dan kualitasnya namun satu atau dua juga ditemui rumah-rumah yang bagus di sini. Pembangunan perumahan dan lingkungannya sangat dinamis dan cepat. Oleh karena masing-masing penghuni mempunyai selera yang berbeda-beda di dalam membangun rumahnya maka terkesan tercipta suatu kompleks perumahan yang semrawut. Fasilitas permukimannya tidak selengkap zone 4.

6. *Zone of Peripheral Squatter Settlements*

Daerah ini merupakan daerah yang paling buruk kondisi perumahan dan fasilitasnya. Para migran pada umumnya menuju daerah ini yang hanya menuntut biaya akomodasi jauh lebih murah dibanding dengan tempat-tempat lainnya di kota. Kurangnya kemampuan pemerintah untuk menyediakan perumahan bagi migran ini, terdapat banyak migran yang terpaksa membuat tempat berteduh dengan bahan seadanya. Rumah-rumahnya kecil-kecil dibuat dengan bahan-bahan yang sangat mudah rusak dan sebagian besar penduduknya belum menikmati fasilitas kota. Kehidupan penduduknya sangat marginal. Permukiman liar mendominasi daerah ini.

Dari uraian mengenai model struktur keruangan kota di Amerika Latin seperti dikemukakan oleh Graffin-Ford di atas

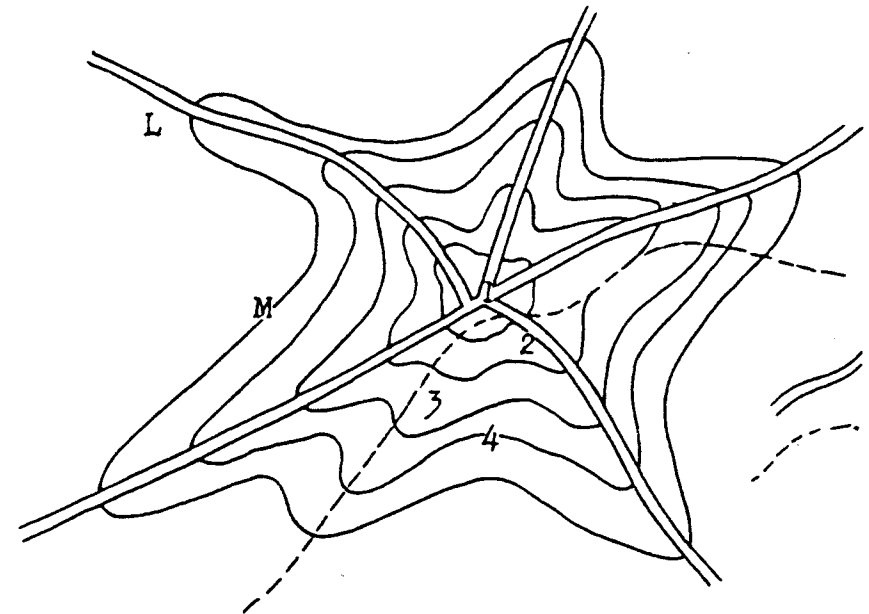
terlihat dengan jelas perbedaan maupun persamaan dengan model yang sama untuk kota di Anglo - Amerika maupun Inggris. Untuk bahan pendalaman silahkan pembaca menginventarisasikan persamaan dan perbedaannya secara sistematis.

1.6. Teori Poros

Pada dasarnya pandangan ini menekankan peranan transportasi dalam mempengaruhi struktur keruangan kota. Ide ini pertama kali dikemukakan oleh Babcock (1932) sebagai suatu ide penyempurna teori konsentris. Teorinya dikenal sebagai teori poros.

Dalam teori konsentris, terdapat asumsi bahwa mobilitas fungsi-fungsi dan penduduk mempunyai intensitas yang sama dalam konfigurasi relief kota yang seragam. Oleh karena pada kenyataannya terdapat faktor utama yang mempengaruhi mobilitas ini, maka dalam beberapa hal mesti akan terjadi distorsi model. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya. Keberadaan poros transportasi menurut Babcock akan mengakibatkan distorsi pola konsentris, karena sepanjang rute transportasi tersebut berasosiasi dengan mobilitas yang tinggi. Daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah di antara jalur-jalur transportasi ini. Akibat keruangan yang timbul adalah suatu bentuk persebaran keruangan yang disebut "star-shaped pattern/octopus-like pattern". Dalam hal ini, aksesibilitas diartikan dalam perbandingan antara waktu dan biaya (*time-cost term*) dalam hubungannya dengan sistem transportasi yang ada.

Gambar 9

Model Teori Poros (Babcock) 1932, Quoted from Brian Goodall, (1972)

Keterangan:

CBD = Central Business District (1)
2 = Transition Zone
= Major roads
3 = Low income housing
= Railways
4 = Middle income housing

Perkembangan zone-zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibanding

dengan daerah-daerah yang terletak di antaranya (*interstitial areas*). Perkembangan di sepanjang poros "dibatasi" oleh persaingan dengan daerah yang lebih dekat dengan CBD walau yang tersebut kedua ini tidak dilayani oleh fasilitas transport yang cepat. Dengan kata lain daerah yang tidak dilayani oleh fasilitas transport yang cepat ini dapat bersaing dengan daerah yang terlayani fasilitas transport dalam "time cost" karena jarak ke pusat lebih kecil. Dalam gambar di atas, untuk lokasi L dan M akan mempunyai tipe penggunaan yang sama walau jarak ke CBD berlainan, namun dalam hal "time-cost" menurut Babcock dapat sama. Lokasi L walau jaraknya lebih jauh dari M ke CBD, hanya memerlukan "time cost" yang sama dengan lokasi M karena ditunjang oleh fasilitas transportasi. Sementara itu, lokasi M juga memerlukan "time cost" yang sama dengan lokasi L walau jaraknya lebih dekat ke CBD, karena fasilitas transportasinya minimal. Jadi dalam hal "time cost" nilai aksesibilitas L dan M dianggap sama ke CBD. Walau teori poros (*oxial theory*) ini hanya menambah sumbangan yang kecil terhadap teori konsentris, namun ide pertama kali, untuk menyoroti dampak transportasi terhadap penggunaan lahan serta perhitungan "time-cost"nya patut mendapat penghargaan dan pujian.

1.7. Teori Pusat Kegiatan Banyak

Pentingnya memasukkan ide "*multiple nuclei*" pada suatu teori yang bersifat "*unicentered*" pertama kali diusulkan oleh C.D. Harris dan F.L. Ullmann (1945) dalam artikelnya yang berjudul "*The Nature of Cities*" dan dimuat dalam, "*The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol 242, 1945. Tesisnya tersebut kemudian terkenal dengan nama "*multiple nuclei theory*" (Teori pusat kegiatan

banyak. Teori yang diciptakannya tidak lagi menur tingkatan generalisasi yang cukup besar sebagaiman teori sebelumnya, namun lebih mendekati kenyataan-nyataan.

Menurut pendapatnya, bahwa kebanyakan kota-kota besar tidak tumbuh dalam ekspresi ke ruangan yang sederhana, yang hanya ditandai oleh satu pusat kegiatan saja (*unicentered theory*) namun terbentuk sebagai suatu produk perkembangan dan integrasi yang berlanjut terus-menerus dari sejumlah pusat-pusat kegiatan yang terpisah satu sama lain dalam suatu sistem perkotaan (*multi centered theory*). Pusat-pusat ini dan distrik-distrik di sekitarnya di dalam proses pertumbuhan selanjutnya kemudian ditandai oleh gejala spesialisasi dan diferensiasi ruang. Lokasi zona-zona keruangan yang terbentuk tidak ditentukan dan dipengaruhi oleh faktor jarak dari CBD serta membentuk persebaran zona-zona ruang yang teratur, namun berasosiasi dengan sejumlah faktor dan pengaruh faktor-faktor ini akan menghasilkan pola-pola ke ruangan yang khas.

1.7.1. Faktor-faktor Penyebab Aglomerasi/Disaglomerasi Fungsi

Beberapa faktor penyebab dapat dikemukakan, yaitu:

1) Fasilitas-fasilitas yang khusus tertentu (specialized facilities)

Menurut pendapatnya, kegiatan-kegiatan tertentu membutuhkan fasilitas-fasilitas tertentu, sebagai contoh "daerah-daerah pengecer/*retail districts*" dalam kegiatannya sangat membutuhkan aksesibilitas yang maksimal. Hal ini mempunyai pengertian berbeda dengan ide sentralitas geometri.

Misalnya distrik pelabuhan akan menguntungkan bila terletak pada pinggir perairan yang dapat dilayari; daerah pabrik-pabrik hendaknya dekat dengan lokasi sarana angkutan yang besar dan lain-lain.

2) Faktor ekonomi eksternal (external economies)

Seperti terjadi di kota-kota besar, adanya pengelompokan fungsi-fungsi yang sejenis menimbulkan keuntungan tersendiri. Pengelompokan akan berarti peningkatan konsentrasi pelanggan-pelanggan potensial dan memudahkan dalam membandingkan satu sama lain.

3) Faktor saling merugikan antar fungsi yang tidak serupa

Antagonisme antara pengembangan pabrik-pabrik dan pengembangan permukiman klas tinggi merupakan contoh yang sangat nyata. Konsentrasi pejalan kaki yang tinggi, mobil-mobil di daerah pengecer (*retail district*) sangat antagonistik terhadap pemusatan fasilitas transportasi kereta api dan juga terhadap daerah untuk bongkar muat barang-barang pada "*wholesale district*" atau daerah-daerah industri besar dan sebaliknya.

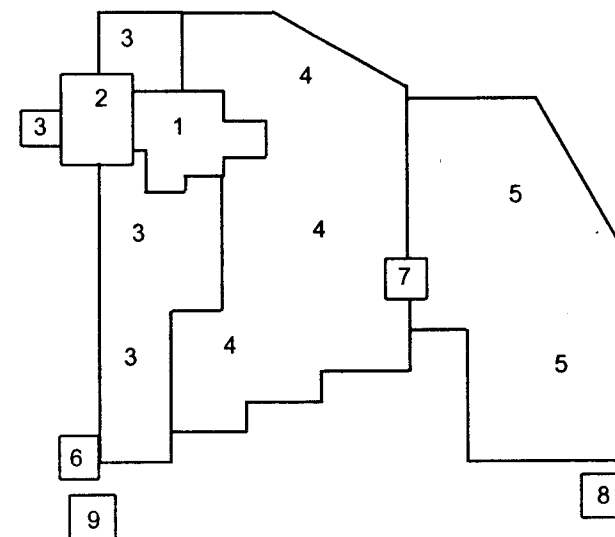
4) Faktor kemampuan ekonomi fungsi yang berbeda

Sering sekali terjadi bahwa fungsi tertentu justru tidak menempati lokasi yang sebenarnya ideal karena ketidakmampuan ekonomi. Sebagai contoh perumahan klas rendah tidak mampu menempati lahan yang nyaman dengan pemandangan yang indah karena tingginya sewa lahan pada lokasi seperti ini. Adanya persaingan bebas, akan menempatkan "permukiman klas tinggi" pada lokasi lahan tersebut, karena mampu

membayar "sewa" yang tinggi dan permukiman klas rendah akan terlempar pada lokasi-lokasi yang sangat jelek dan identik dengan sewa yang murah/sesuai dengan kemampuan ekonominya.

Banyak sedikitnya pusat kegiatan-kegiatan yang terbentuk dan beroperasinya kekuatan-kekuatan penentu lokasi (*localization forces*) sangat bervariasi dari kota yang satu ke kota yang lain. Semakin besar kotanya, akan semakin banyak pula pusat-pusat kegiatan yang terbentuk dan akan semakin terspesialisasi. Model Harris-Ullman dapat dilihat pada gambar 10.

Gambar 10

Model Pusat Kegiatan Banyak (*Multiple Nuclai Model*)

Keterangan:
1. CBD
2. Whole-sale lightmanufacturing
3. Low-class residential
4. Medium class residential
5. High class residential
6. Heavy manufacturing
7. Outlying business district (OBD)
8. Residential sub-urb.
9. Industrial sub-urb.

Model di atas menunjukkan bahwa kota-kota besar akan mempunyai struktur yang terbentuk atas sel-sel (*cellular structure*) di mana penggunaan lahan yang berbeda-beda akan berkembang di sekitar titik-titik pertumbuhan (*growing points*) atau "nuclei" di dalam daerah perkotaan. Gambar di atas mengisyaratkan adanya beberapa kesamaan dengan teori konsentris dan sektor.

Butir pertama adalah pada "setting" CBD yang relatif memang terletak di tengah sel-sel yang lain karena berfungsi sebagai salah satu "*growing points*". Butir kedua mengenai perbatasan zone, 1, 2, 3, 4, 5 yang masing-masing berbatasan langsung dalam arti bahwa zone 1 berbatasan langsung dengan zone 2, zone 2 berbatasan langsung dengan zone 3 dan seterusnya. Butir 3 mengungkapkan adanya "*distandecay principle*" juga walau pada teori sektor hal ini sangat samar-samar namun pada teori pusat kegiatan ganda ide ini nampak lagi walau tidak sejelas pada teori konsentris. Butir 4 adalah keberadaan "zone permukiman klas rendah yang selalu berasosiasi dengan lokasi "*wholesale light manufacturing*". Ketersediaan lapangan pekerjaan, akomodasi yang murah kiranya mengarahkan terciptanya asosiasi ini.

Sementara itu beberapa perbedaan memang dapat terlihat. Butir pertama menyangkut lokasi CBD juga. Kalau dalam

teori konsentris CBD betul terletak di tengah kota secara sempurna dalam artian jarak dari batas terluar kota relatif sama, namun teori sektor dan kegiatan ganda tidaklah demikian. Butir kedua menyangkut jumlah CBD sebagai "*growing point*". Dalam teori sektor dan konsentris terdapat 1 CBD sebagai "*growing point*". Dalam teori sektor dan konsentris terdapat 1 CBD (*Unicentered theories*), tetapi dalam teori pusat kegiatan ganda terdapat lebih dari satu business district. Butir ketiga berhubungan dengan persebaran keruangannya. Dalam teori konsentris tercipta model konsentris sempurna, dalam teori sektor bersifat sektoral dan modifikasi konsentris sedang sifat konsentris pada teori kegiatan ganda nampak samar, tetapi bersifat "*cellular*".

1.7.2. Deskripsi Anatomis Teori Pusat Kegiatan Banyak

Di samping menggabungkan ide-ide yang dikemukakan teori konsentris dan teori sektor, teori PKB ini masih menambahkan unsur-unsur lain. Yang perlu diperhatikan adalah "nucleus" yang mengandung pengertian semua unsur yang menarik fungsi-fungsi antara lain permukiman, perdagangan, industri dan lain-lain. Oleh karenanya teori ini mempunyai struktur keruangan yang berbeda dengan teori konsentris dan teori sektor. Zone-zone keruangannya seperti terlihat pada gambar 10 dapat dijelaskan sebagai berikut.

Zone 1: Central Business District

Seperti halnya dengan teori konsentris dan sektor, zone ini berupa pusat kota yang menampung sebagian besar kegiatan kota. Zone ini berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti "retailing" distrik khusus perbankan, theater dan lain-lain.

Zone 2: Wholesale light manufacturing

Oleh karena keberadaan fungsi sangat membutuhkan jasa angkutan besar maka fungsi ini banyak mengelompok sepanjang jalan kereta api dan dekat dengan CBD. Zone ini tidak berada di sekeliling zone 1 tetapi hanya berdekatan saja. Sebagaimana "*wholesaling*", "*light manufacturing*" juga membutuhkan persyaratan yang sama dengan "wholesaling" yaitu: transportasi yang baik, ruang yang memadai, dekat dengan pasar dan tenaga kerja.

Zone 3: Daerah permukiman klas rendah

Permukiman memang membutuhkan pesyaratan khusus. Dalam hal ini ada persaingan mendapatkan lokasi yang nyaman antara golongan berpenghasilan tinggi dengan golongan berpenghasilan rendah. Hasilnya sudah dapat diramalkan bahwa golongan tinggi akan memperoleh daerah yang nyaman dan golongan yang rendah hanya memperoleh daerah yang kurang baik. Zone ini mencerminkan daerah yang kurang baik untuk permukiman sehingga penghuninya umumnya dari golongan rendah dan permukimannya juga relatif lebih jelek dari zone 4. Zone ini dekat dengan pabrik-pabrik, jalan kereta api dan drainasenya jelek.

Zone 4: Daerah permukiman klas menengah

Zone ini tergolong lebih baik daripada zone 3 baik dari segi fisik maupun penyediaan fasilitas kehidupannya. Penduduk yang tinggal di sini pada umumnya mempunyai penghasilan yang lebih tinggi dari penduduk pada zone 3.

Zone 5: Daerah permukiman klas tinggi

Zone ini mempunyai kondisi paling baik untuk permukiman dalam artian fisik maupun penyediaan fasilitas. Lingkungan alamnya pun menjanjikan kehidupan yang tenteram, aman, sehat dan menyenangkan. Hanya golongan penduduk berpenghasilan tinggi yang mampu memiliki lahan dan rumah di sini. Lokasinya relatif jauh dari CBD, industri berat dan ringan, namun untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari di dekatnya dibangun Business District baru yang fungsinya tidak kalah dengan CBD. Pusat-pusat baru seperti kampus pusat rekreasi, taman-taman sangat menarik perkembangan permukiman menengah dan tinggi.

Zone 6: *Heavy Manufacturing*

Zone ini merupakan konsentrasi pabrik-pabrik besar. Berdekatan dengan zone ini biasanya mengalami berbagai permasalahan lingkungan seperti pencemaran, kebisingan kesemrawutan lalu-lintas dan sebagainya, sehingga untuk kenyamanan tempat tinggal tidak baik, namun di daerah ini terdapat berbagai lapangan kerja yang banyak. Adalah wajar apabila kelompok penduduk berpenghasilan rendah bertempat tinggal dekat dengan zone ini.

Zone 7: *Business District* lainnya

Zone ini muncul untuk memenuhi kebutuhan penduduk zone 4 dan 5 dan sekaligus akan menarik fungsi-fungsi lain untuk berada di dekatnya.

Sebagai salah satu pusat (*nucleus*) zone ini akan menciptakan suatu pola tata ruang yang berbeda pula, sehingga tidak mungkin terciptanya pola konsentris, tetapi membentuk per-

sebaran "*cellular*" lagi sesuai dengan karakteristiknya masing-masing.

Zone 8: Zone tempat tinggal di daerah pinggiran

Zone ini membentuk komunitas tersendiri dalam artian lokasinya. Penduduk di sini sebagian besar bekerja di pusat-pusat kota dan zone ini semata-mata digunakan untuk tempat tinggal. Walaupun demikian makin lama akan makin berkembang dan menarik fungsi-fungsi lain juga, seperti pusat perbelanjaan, perkantoran dan lain sebagainya. Proses perkembangannya akan serupa dengan kota lama.

Zone 9: Zone industri di daerah pinggiran

Sebagaimana perkembangan industri-industri lainnya unsur transportasi selalu menjadi prasyarat untuk hidupnya fungsi ini. Walaupun terletak di daerah pinggiran zone ini dijangkau jalur transportasi yang memadai. Sebagai salah satu pusat (*nucleus*) pada perkembangan selanjutnya dapat menciptakan pola-pola persebaran keruangannya sendiri dengan proses serupa.

1.8. Teori Ukuran Kota

Dalam mengemukakan teorinya Burgess banyak menggunakan istilah "*large*", "*great*", "*largest*" untuk sesuatu kota. Namun dia tidak mengemukakan apa yang dimaksudkan dengan istilah itu. Teori konsentris tersebut dianggap cocok dengan kata Chicago, khususnya waktu kota itu masih kecil. Namun setelah kota ini berkembang dengan cepat dan besar konsepnya kurang sesuai lagi. Mestinya, apabila konsepnya benar maka struktur keruangan yang dikemukakan masih

dapat dilihat dengan jelas pada kota-kota metropolitan, maupun pada kota-kota lain dengan klas yang berbeda-beda. Urut-urutan persebaran keruangan kota dari klas terkecil sampai pada tingkat megapolitan akan nampak dengan jelas struktur konsentris ini. Pada kota-kota terkecil belum ada diferensiasi penggunaan lahan, pada klas tersebut zone lingkaran permukiman telah nampak mengelilingi daerah inti yang masih bercampur-baur, tetapi sebagian besar "*non residential*". Pada klas berikutnya ditandai oleh kristalisasi kegiatan "*retailing*" pada daerah inti dan mulai terjadi invasi ke lingkaran permukiman dan seterusnya. Beberapa hal di atas semata-mata merupakan ciri-ciri klas kota ditinjau dari ukuran/besarnya kota dan bukannya ciri-ciri proses pertumbuhan.

Sementara itu sarjana lain mulai menyoroti masalah tersebut. Di antaranya adalah Taylor (1949) yang secara khusus menyoroti kota-kota berdasarkan ciri-ciri pertumbuhannya dan ternyata hasilnya jauh berbeda dengan ciri-ciri konsentris daripada sesuatu kota. Menurut Taylor, ada 5 tingkatan pertumbuhan kota, yaitu:

(1) "*Infantile Towns*"; dicirikhasi oleh distribusi toko-toko dan rumah-rumah yang semrawut dan belum ada pabrik-pabrik.
(2) "*Juvenile Towns*", ditandai adanya gejala diferensiasi zone dan toko-toko mulai terpisah.
(3) "*Adolescent Towns*", mulai memiliki pabrik-pabrik, tetapi belum menunjukkan adanya rumah-rumah klas tinggi.
(4) "*Early Mature Towns*" menunjukkan adanya segregasi yang jelas tentang rumah-rumah klas tinggi.
(5) "*Mature Towns*" menunjukkan adanya pemisahan daerah perdagangan dan industri dan zone-zone perumahan yang berbeda-beda kualitasnya.

Walaupun verifikasi dari diskripsi kualitatip yang dikemukakan Taylor juga sangat sulit namun dalam beberapa hal mempunyai arti penting dalam kaitannya dengan teori konsentris tersebut. Masalahnya adalah apabila munculnya penggunaan lahan yang berbeda-beda tersebut merupakan bagian dari proses pertumbuhan kota-kota maka *what town sizes or at what hierarchial grades and in what manner does this differentiation take place and under what condition.* Memang pada dasarnya, Burgess telah menyinggung masalah besarnya kota, namun dia tidak mengungkapkannya secara jelas.

Dari beberapa sarjana yang menyumbangkan buah pikirannya untuk melengkapi tesis Burgess kita dapat memahami bahwa kesemuanya adalah suatu produk dari hasil pendekatan induktif (*inductive approach*). Jadi apabila sumbangan-sumbangan pemikiran yang muncul kemudian seperti "*size*", "*building height*", "*axial growth*", dan "*multiple nuclei*" dipadukan dengan pemikiran tentang persebaran "land use" baik untuk teori konsentris maupun sektor maka akan terlihat gambaran generalisasi yang lebih riil tentang sesuatu kota (Carter, 1975). Namun, apabila semua variabel tersebut dimasukkan atau dipadukan maka modelnya tidak sederhana lagi tetapi akan semakin "rumit" dan tujuan penciptaan model, sebagai suatu penyederhanaan realita akan menjadi kabur.

C. *Pendapat yang menyokong teori Burgess sebagai suatu teori deduktif*

Sebagai suatu teori yang bersifat deduktif, teori Burgess memang dapat dipahami asalkan ada beberapa premise yang dikemukakan terlebih dahulu. Seperti halnya teori Walter Christaller mengenai "*central place theory*" hanya berlaku apabila beberapa persyaratan dipenuhi. Teori ini akan dibahas tersendiri pada bagian kemudian.

Beberapa penyokong ide Burgess dapat dikemukakan di sini antara lain:

1) *Pendapat Schnore (1965)*

Menurutnya paling tidak ada 5 asumsi yang dapat mendukung berlakunya tesis Burgess:

Asumsi pertama berkaitan dengan heteroginitas penduduk yang tinggal pada kota yang bersangkutan. Pada kota yang dimaksud dihuni oleh penduduk yang heterogen ditinjau dari kondisi permukimannya, pekerjaannya dan kemampuan ekonominya.

Asumsi kedua berkaitan dengan kegiatan ekonomi utama kota. Kota yang bersangkutan mestinya mempunyai fungsi industrial komersial yang mempunyai peranan besar dalam kehidupan ekonomi kotanya. Asumsi ketiga berkaitan dengan nilai-nilai ekonomi budaya. Menurut Burgess, teorinya hanya cocok untuk kota-kota Amerika tahun 20-an, di mana kotanya dicirikhasi oleh "*private ownership of property, economic competition*" dan "*efficient transport, equally easy, rapid and cheap in all directions*". Asumsi keempat berhubungan dengan bentuk geometris dari ruang. Perlu ditekankan bahwa teorinya hanya untuk kota dengan satu pusat dan nilai lahan pada bagian pusat adalah tertinggi dibanding dengan bagian-bagian lain, karena derajad aksesibilitasnya tertinggi dan lahannya terbatas. Persaingan untuk mendapatkan lokasi pada daerah pusat mengakibatkan proses "*sifting and sorting*" (pemilahan dan pemilihan) dan posisi fisiknya (lokasi fisiknya) ditentukan oleh kemampuan ekonomi dari masing-masing fungsi. Fungsi yang mempunyai kemampuan ekonomi tinggi akan mampu memperoleh lokasi yang paling baik. Asumsi kelima berkaitan dengan pola penghunian (*accupancy pattern*).

Perlu ditekankan bahwa klas-klas sosial yang berkemampuan ekonomi tinggi akan mampu lebih dahulu mendiami bagian-bagian kota yang dianggap paling nyaman. Dengan kata lain, mereka yang berkemampuan ekonomi tinggi mempunyai kebebasan yang lebih besar untuk memilih lokasi tempat tinggal daripada mereka yang kemampuan ekonomi lebih lemah.

Walaupun Schnore (1965) berusaha menutup kekurangan Burgess dalam memberlakukan teorinya dengan mengemukakan sejumlah asumsi-asumsi, namun nampaknya masing-masing kurang kuat pula sebagai suatu argumen untuk menjelaskan proses terjadinya organisasi keruangan seperti itu. Sebagai suatu teori deduktif dengan beberapa asumsi di atas, paling tidak akan mengarahkan seseorang untuk dapat menerima jalan pemikiran Burgess (1925) dalam membangun sebuah model organisasi keruangan kota. Setuju atau tidak setuju, kita harus mengakui bahwa ide Burgess ini telah memacu dan memicu timbulnya model-model baru untuk analisis keruangan kota.

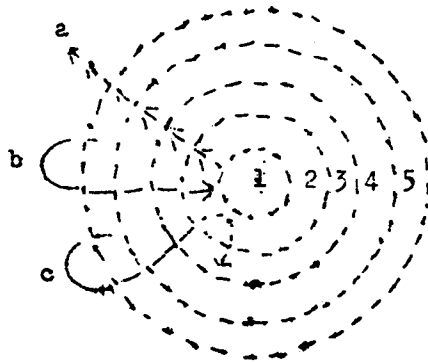
(2) Pendapat Wiliam Alonso (1964)

Yang dikemukakan dalam artikelnya "*The Historis and Structural Theories of Urban Form*", *The Implications for Urban Renewal*" dan dimuat oleh majalah Land Economic 40 (1964) pp. 227 - 231, sebagian besar diilhami oleh teori Burgess. Teori Alonso didasarkan pada ide Burgess yang mengemukakan bahwa perkembangan pola penggunaan lahan kota ke arah pinggiran melalui proses invasi -suksesi ternyata gayut pula dengan pola pertumbuhan kota-kota. Amerika sampai tahun 60-an. Teori Alonso tidak menekankan pembahasannya pada proses mekanistik daripada pertumbuhan zone-zone yang ada tetapi mendasarkannya pada perubahan

struktural tentang "tastes" (selera); *preferences* (keinginan) dan *life styles* (gaya hidup) dari masing-masing penduduk dalam memilih tempat untuk tinggal dan perubahan struktural atas dasar "*ageing structures*, *sequent occupance*, population growth and available land". Untuk menjelaskan dinamika mengenai elemen-elemen di atas, Alonse menghubungkannya dengan zone-zone konsentris yang dikemukakan Burgess di mana zone 1 = CBD; zone 2 = zone of transition; zone 3 = *zone of lowstatus*; zone 4 = *zone of middle status* dan zone 5 = *zone of high status*. Berdasarkan kenyataan historis maupun struktural, dinamika perubahan ketiga elemen di atas nampak sekali tergambar dalam persebaran keruangan pola penggunaan lahannya. Ada 2 teori dikembangkan oleh Alonso yaitu (1) teori historis dan (2) teori struktural.

1.9. Teori Historis

Dalam teori ini Alonso mendasarkan analisisnya pada kenyataan historis yang berkaitan dengan perubahan tempat tinggal di dalam kota. Ternyata, perubahan tempat tinggal ini menunjukkan karakteristik yang menarik dikaitkan dengan "*ageing structures*, *sequent occupancy*, *population growth and available land*" d an zone-zone konsentris pada sesuatu kota (gambar 11)

Gambar 11
Model Teori Historis

Keterangan:

1. CBD
2. Zone of transition
3. Zone of low status
4. Zone of middle status
5. Zone of high status

Menurut Alonso, oleh karena adanya perubahan teknologi yang cepat di bidang transportasi dan komunikasi telah mendorong terjadinya perpindahan penduduk ke luar kota (Clark, 1982). Meningkatnya standard hidup pada golongan masyarakat yang semula tinggal di dekat CBD dan disertai dengan menurunnya kualitas lingkungan di sana memperkuat dorongan penduduk untuk pindah ke daerah-daerah pinggiran kota. Kontak personal tidak lagi harus "face to face contact" seperti sebelum teknologi komunikasi berkembang tetapi dapat dilakukan dengan "faraway contact" melalui jaringan telepon yang telah berkembang. Proses desentralisasi ini menurut Alonso, ternyata memang terjadi sampai dekade 50-an

(a). Proses desentralisasi yang terus-menerus mengakibatkan dampak yang kurang menguntungkan terhadap kehidupan kota, antara lain pemborosan dana dalam hubungannya dengan pembangunan fasilitas kehidupan baru pada daerah pinggiran.

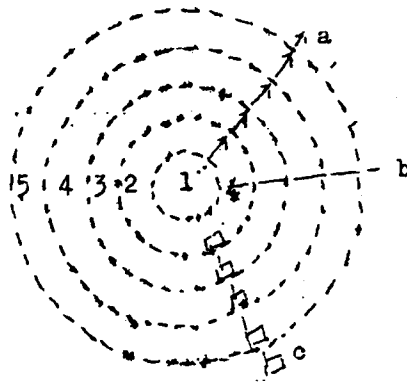
Upaya perbaikan daerah-daerah permukiman di sekitar CBD kemudian mendapat perhatian yang lebih baik sehingga daerah ini menjadi menarik lagi untuk ditempati di samping dekatnya CBD (pusat segala fasilitas kota) merupakan daya tarik tersendiri juga derajad aksesibilitas daerah pusat kota memang besar. Perubahan keadaan ini mulai menggelitik penduduk pinggiran kota untuk kembali ke daerah dekat dengan pusat kota sebagai akibat adanya "*renewal*" dan "*space*" yang tertata lebih baik (b).

Program perbaikan yang semula dikerjakan pada zone 2, lama-kelamaan melebar ke zona 3. Perbaikan-perbaikan baru pada zona 3 nampaknya juga menarik pendatang-pendatang baru dan khususnya dari zona 2. Di samping itu proses sentralisasi (perpindahan penduduk ke pusat kota) tetap berlangsung terus. Hal inilah merupakan salah satu realisasi invasi yang juga diakui oleh Alonso (c).

1.10. Teori Struktural

Teori struktural ini ditekankan pada mobilitas tempat tinggal yang dikaitkan dengan "*tastes, preferences dan life styles*" pada sesuatu kota, seperti halnya pendekatan historis di atas, maka dalam teori struktural ini, Alonso menggunakan pembagian zona yang konsentris dari Burgess untuk menjelaskan "*spatial distribution-residential mobility*". Memang terlihat adanya kenyataan bahwa daerah (zona 2) adalah zone transisi yang mengalami deteriosasi lingkungan yang cukup parah

karena adanya invasi dan infiltrasi fungsi-fungsi dari zona 1. Percampur-adukan fungsi-fungsi mengakibatkan juga kenyamanan tempat tinggal pada daerah-daerah ini sangat terganggu. Dikaitkan dengan "*taste and preference*" penduduk, zona 2 ini mempunyai tingkat yang sangat rendah. Hal ini mendorong terjadinya perpindahan penduduk dari zona ini ke bagian-bagian di sebelah luar (lihat gambar 12). Menurut Alonso proses "*centrifugal flow*" daripada penduduk ini menandai hampir semua golongan penduduk yang semula bertempat tinggal pada zona 2 (a).

Gambar 12
Model Teori Struktural

Penjelasan

1. CBD
2. *Zone-in-transition*
3. *Low status*
4. *Middle status*
5. *High status*

Adanya proses "*renewal*" pada bagian-bagian dari zona 2 mendorong terjadinya perpindahan penduduk dari bagian pinggiran kota (*urban fringe areas*) ke bagian-bagian dekat dengan pusat kota (b). Tidak seperti pada proses pergerakan sentrifugal di mana hampir sebagian besar penduduk mengerjakannya, tetapi pada proses pergerakan sentripetal ini sifatnya selektif yaitu kebanyakan mereka yang masih sendiri, tidak punya famili, atau mereka yang sering berpindah. Mereka yang sudah mempunyai kehidupan keluarga yang mantap biasanya tidak melakukan perpindahan ke bagian dalam lagi karena kenyamanan bertempat tinggal di bagian pinggiran kota pun dianggap telah memadai. Sementara itu untuk memenuhi kebutuhan akan tempat tinggal yang semakin banyak, di beberapa bagian pada masing-masing zone dibangun bangunan-bangunan bertingkat. Hal ini berkaitan dengan upaya menciptakan kenyamanan tempat tinggal yang memadai bagi penghuni. Dengan "*high rise apartments*" seperti itu tempat tinggal penduduk lebih terkonsentrasi, pembangunan fasilitas dan penyediaan "*open space*" lebih mudah (c). □

Bagian II
Pendekatan Ekonomi
(*Economic Approach*)

PENDEKATAN ekonomi untuk studi struktur keruangan kota/struktur penggunaan lahan kota sebenarnya baru mulai mendapat perhatian besar pada tahun 60-an. Namun demikian ide-ide yang mengarah ke pendekatan ini sudah mulai muncul jauh sebelumnya. Beberapa di antaranya dapat dikemukakan di sini yaitu Cooley (1894) dan Weber (1895) yang mengemukakan bahwa jalur transportasi dan titik simpul (pertemuan beberapa jalur transportasi) dalam suatu sistem transportasi, mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan kota (Herbert and Thomas, 1982). Sementara itu pada permulaan abad 20 ide Richard M. Hurd (1903) mulai menyinggung masalah "*land values*" (nilai lahan) *rents* (sewa) dan *costs* (biaya) di dalam suatu kota yang dianggap mempunyai kaitan yang erat dengan pola penggunaan lahan. Dalam hal ini dia mengatakan bahwa "*the patterns of land uses and land values will be mutually determining*" (Hurd, 1924) dalam Carter (1975). Sebenarnya Hurd mencetuskan idenya berdasarkan statement Ricardo yang memasukkan "*agricultural land*" (lahan pertanian) ke dalam "*urban setting*". Dalam pernyataannya sarjana ini mulai dengan prinsip bahwa: (1) "*value in urban land, as in agricultural-land is the resultant of economic or ground rent capitalized*". (2) *in cities, economic rent is based on superiority of location-only the sole*

function of city land being to furnish an area on which to erect buildings.

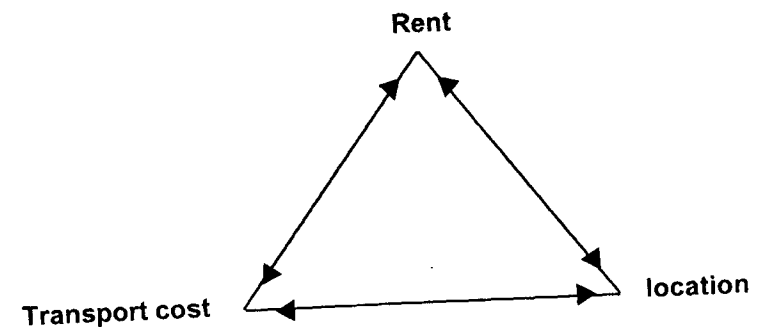
Dengan berkembangnya areal perkotaan ke arah luar maka variabel lokasi menjadi sedemikian penting sehingga sewa untuk tempat-tempat yang mempunyai aksesibilitas yang tinggi akan membubung pula. Akibatnya pada lahan-lahan perkotaan akan terjadi persaingan ketat untuk mendapatkan lokasi-lokasi seperti itu. Seperti dikatakannya dalam karyanya bahwa (3) *any utility may compete for any location within a city and all land goes to the highest bidder.* Di sini nampak bahwa penggunaan lahan yang mampu menawar paling tinggilah yang akan mendapatkan tempat yang diinginkan. Berdasarkan kenyataan ini Hurd menyimpulkan pendapatnya sebagai berikut: (4) *since value depends on economic rent and rent on location, and location on convinience, and convenience on nearness, we may eliminate the intermediate steps and say that value depends on nearness.* Selanjutnya terminologi "kedekatan/nearness" ini sangat relatif adanya dan hendaknya dikaitkan dengan pertumbuhan struktur dan pertumbuhan fisik kota pada satu fihak dan sifat daripada penggunaan itu sendiri. Jelaslah bahwa Richard M. Hurd menekankan pada peranan aksesibilitas pada urban land rent value and cost" pada sesuatu kota.

2.1. Teori Sewa Lahan

Pendapat Robert M. Haig (1926) mengatakan ekspresi yang berlainan dengan pendapat Hurd. Sarjana ini melihat bahwa sewa merupakan pembayaran untuk aksesibilitas atau penghematan untuk biaya transportasi dan ini akan berkaitan dengan masalah proses penawaran (*bidding process*) untuk menentukan siapa yang berhak untuk menempati sebuah

lokasi. Pembahasan sewa lahan sangat erat kaitannya dengan pembahasan nilai lahan, namun Haig lebih menonjolkan peran sewa lahannya.

Sumbangan pemikiran utamanya adalah tercetusnya ide "*friction of space* (gesekan ruang) atau "penghalang atas aksesibilitas yang sempurna", jadi tanpa adanya "*friction*" tersebut maka tidak akan terdapat biaya transport dan semua lokasi akan sempurna. Maksud daripada transport adalah untuk mengatasi ketidaksempurnaan atau "*friction*" tersebut. Apabila transport untuk sementara mampu mengatasi sebagian friksi ini sewa sait (*site rentals*) dan biaya transport (*transport cost*) mencerminkan pembayaran terhadap sisa-sisa "*friction*" yang masih ada. Sewa merupakan pembayaran untuk penghematan biaya transport. Sewa lokasi dan biaya transport akan sangat bervariasi dengan sait karena secara teoritis "*perfect site*" untuk sesuatu kegiatan adalah suatu sait yang memberi derajad aksesibilitas yang diinginkan pada biaya "*friction*" paling rendah.

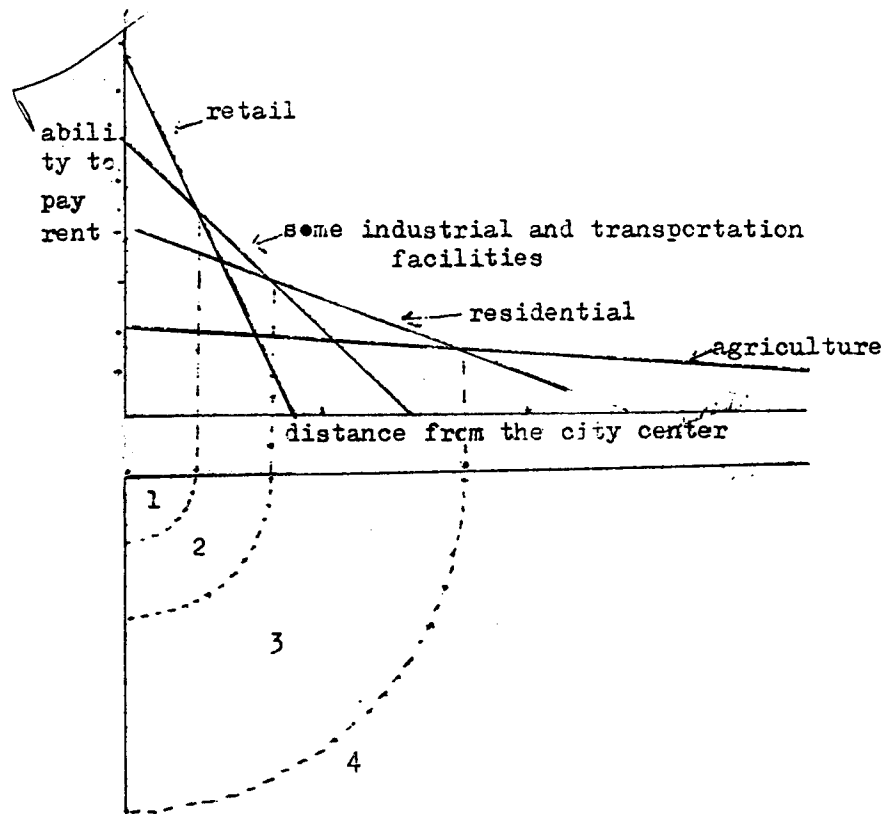
Dari sinilah muncul ide bahwa "*the lay out of the metropolis tends to be determined by a principle which may be termed minimizing the costs of friction*", di mana di dalamnya terdapat 3 variabel yang saling tergantung satu sama lain, yaitu *rent, transport cost dan location.*

Sarjana lain yang menyumbangkan buah pemikirannya tentang pendekatan ekonomi untuk penggunaan lahan kota adalah R.V. Retclifff (1949). Tesisnya dituangkan dalam bukunya yang berjudul "*Urban Land Economics*". Pada dasarnya ide yang dikemukakan mirip dengan ide Hurd. Menurut Ratcliff ini, pusat kota dianggap sebagai suatu tempat yang punya aksesibilitas terbesar dan dari lokasi inilah "*centrality-value*" (nilai pemusatan) akan menurun secara teratur ke arah luar sampai pada "*urban peripheries*". Pola persebaran penggunaan lahan yang efisien akan tercipta dengan sendirinya karena adanya persaingan berbagai kegiatan untuk mendapatkan lokasi-lokasi yang diinginkannya dengan menawar (*bidding*) pada tingkatan sewa yang bermacam-macam. Penawaran tersebut diperhitungkan dengan cara menimbang kebutuhan akan sentralitas tersebut terhadap kemampuan membayar sewa yang lebih tinggi dan pada kenyataannya bahwa biaya-biaya transport yang meningkat dapat diadakan dengan menggeser jarak lokasi dari pusat kota. Dalam bukunya disebutkan bahwa:

The utilization of land is ultimately ditermined by the relative effeciencies of various uses in various locations. Efficiency in use is measured by rent paying ability, the ability of a use to extract economic utility from a site. The process of adjustment in city structure to a most efficient land-use pattern is through the competition of uses for varions locations. The use that can extract the greatest return form a given site will be the successful bidder.

Dari sinilah kemudian tercipta pola penggunaan lahan perkotaan yang tertata secara keruangan sedemikian rupa yang menunjukkan derajad efisiensi fungsi-fungsi ekonomi pada kehidupan kota:

From this there emerges an orderly pattern of land-use spatially organized to perform most efficiently the economic function that characterize urban life".

Dapat dikatakan bahwa struktur keruangan suatu kota ditentukan melalui evaluasi dolar tentang pentingnya "*convenience*" (dalam arti luas) dan gambaran struktur keruangannya mirip dengan apa yang telah dikemukakan oleh Burgess (*concentric zone theory*). Di sini variabel jarak dianggap sebagai ukuran sebagai "*convencience*" di atas. Model yang dihasilkan adalah "*concentric zonal model*" yang terdiri berturut-turut dari pusat kota adalah: (1) *retailing functions*; (2) *industrial and transportation facilities*; (3) *residential zone* dan (4) *agricultural zones* (lihat gambar).

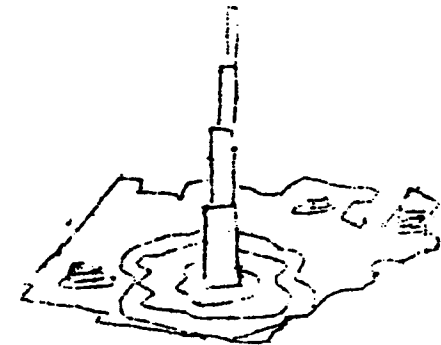
Gambar 13
Model "Bid-Rent" dan Zone Penggunaan Lahan Kota, (Menurut Ratcliff, 1949)

1 = retailing zone
2 = industrial and transportational zone
3 = residential zone
4 = agricultural zone

Dalam gambar di atas ditunjukkan bahwa "*retailing functions*" (zona 1) mempunyai lokasi pada pusat kota karena kelangsungan usaha ini membutuhkan derajad aksesibilitas paling besar agar mendatangkan keuntungan maksimal. Derajad aksesibilitas yang tinggi ini dimaksudkan untuk menarik "*costumers*". Semakin tinggi derajad aksesibilitas, semakin tinggi pula frekuensi beli karena semakin banyak "*costumers*" dan dengan sendirinya semakin besar keuntungan yang diperolehnya (Short, 1984). Inilah alasannya mengapa fungsi-fungsi "*retailing*" mau membayar "sewa" lahan yang tinggi pada zone ini. Kegiatan "retailing" ini masih dibedakan menjadi 2 macam, yaitu (1) "*High-quick-turrovergoods*" dan (2) "*irregular lower turnovergoods*". Tipe "*retailing*" yang pertama adalah kegiatan toko yang menjual barang-barang yang mempunyai frekuensi beli tinggi, perputaran yang cepat seperti misalnya toko-toko pakaian dan sejenisnya, sedangkan tipe yang kedua ditempati oleh toko-toko yang menjual barang-barang dengan frekuensi beli rendah dan perputaran barang yang agak lama seperti perhiasan-perhiasan berkualitas tinggi (misal: intan, berlian, emas dan lain sebagainya). Tipe pertama jelas akan memilih lokasi yang derajad aksesibilitas lebih tinggi, dibanding dengan yang kedua dan mampu membayar sewa lahan yang lebih tinggi. Lahan pada daerah pusat kota ini pada umumnya diusahakan sangat intensif dan banyak terdapat bangunan bertingkat. Zona 2: banyak ditempati oleh zona industri dan perdagangan. Sebenarnya fungsi-fungsi ini juga membutuhkan lokasi sentral, namun karena kalah bersaing dengan fungsi-fungsi "retailing" maka penempatannya tergeser sedikit dari pusat kota. Kegiatan-kegiatan di zona ini antara lain "*warehouse*" (pergudangan) dan kantor-kantor, yang kenyataannya memang tidak memerlukan sekali aksesibilitas paling tinggi. Pada

daerah ini pun, derajad aksesibilitasnya juga cukup tinggi sehingga merupakan lokasi yang optimal bagi fungsi-fungsi sejenisnya. Fungsi-fungsi seperti kantor, jasa-jasa keuangan (bank) dan jasa-jasa lain memang membutuhkan "*face-to face contact*" dalam melaksanakan kegiatannya dan juga untuk memelihara penampilan/prestise. Di sini pun terdapat 2 macam jenis kegiatan, yaitu: (1) "*prime office centers*" yang terletak pada bagian yang lebih dekat dengan pusat kota dan (2) "*non-prime office centers*" yang terletak pada bagian luarnya. Sewa untuk sait-sait yang prima sangat tinggi sehingga kantor-kantor perusahaan utama/besar akan menempati lokasi-lokasi seperti ini (Short, 1984). Zone 3: ditempati oleh daerah permukiman dan menempati areal paling luas di daerah perkotaan. Pada daerah ini terdapat gejala pertukaran (*trade-offs*) dalam artian ekonomi antara "*land-cost*" dengan "*density*" dan antara "*transport-cost*" dengan "*density*".

Pada bagian-bagian zone ini yang lebih dekat dengan pusat kota mempunyai nilai lahan kepadatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang lebih jauh dari pusat kota. Hal ini dimungkinkan timbul karena kebanyakan mereka menginginkan biaya transport yang murah (derajad aksesibilitas lebih tinggi). Pada bagian yang lebih jauh dari pusat kota sampai ke pinggiran kota, nilai lahannya lebih rendah (derajad aksesibilitas lebih rendah), mempunyai kepadatan yang lebih rendah, namun biaya transportasinya mahal. Prinsip-prinsip teori yang dikemukakan oleh Retcliff ini, kemudian diujikan pada kota Topeka, Kansas oleh Duane Knos (1962). Hasil penelitian tersebut dituangkan dalam karyanya yang berjudul "*Distribution of land values in Topeka*". Di sini disajikan gambaran diagram dua demensional tentang nilai-nilai lahannya (Gambar 14).

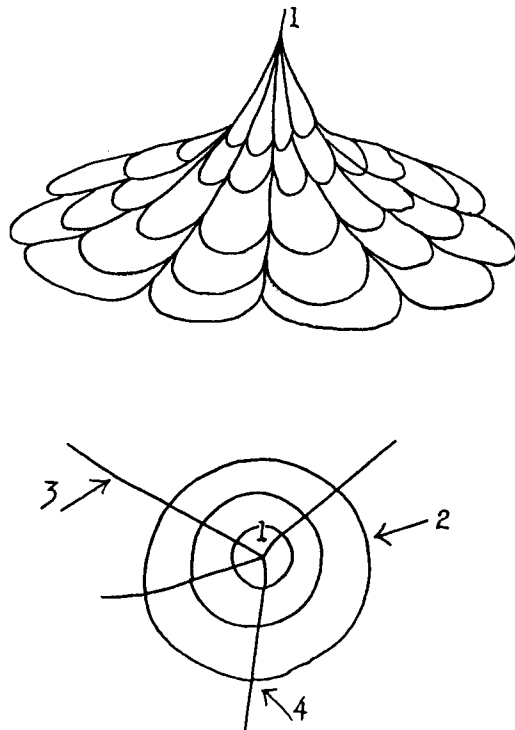
Dalam gambar terlihat adanya nilai-nilai lahan tertinggi berada pada pusat kota (untuk kota-kota di negara Barat). Pusat ini tidak selalu berarti geometris.

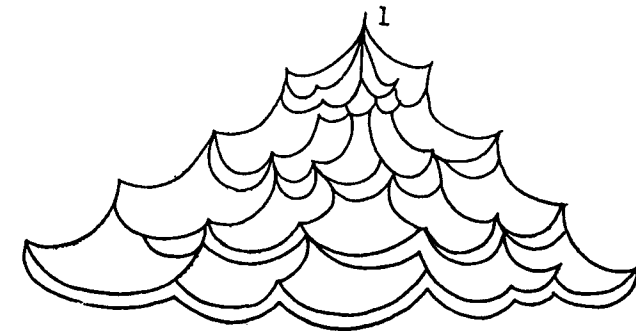
Gambar 14
Diagram isometris dari Nilai Lahan di Topeka, Kansas

Dari kenyataan yang diperoleh ternyata banyak sekali asumsi-asumsi yang tidak dapat dibuktikan di sana dan banyak sekali kekurangan-kekurangan argumentasinya. Sebagai contoh dikemukakan bahwa semua pengguna lahan diasumsikan hanya membutuhkan "*equal quantities of land*" saja dan tidak terdapat kemungkinan mengambil kebijakan lain seperti membeli lahan yang lebih luas walaupun berada pada lokasi yang derajad aksesibilitasnya lebih rendah. Beberapa penemuan baru juga mengungkapkan bahwa degradasi nilai lahan dari pusat kota menuju ke arah luar ternyata terdapat penyimpangan di sana sini.

Kalau pada kota-kota hipotetis dipersyaratkan bahwa derajad aksesibilitas ke segala arah menunjukkan keseragaman, namun pada kenyataannya tidak terjadi demikian. Penga-

ruh jaring-jaring transportasi baik itu "*ring road*" maupun "*radial road*" telah membuktikan penyimpangan-penyimpangan ini. Penelitian Berry (1963) membuktikan hal tersebut. Memang untuk kota-kota kecil, gambaran ideal tentang "*distance decay principle*" untuk nilai lahan masih nampak (gambar 15). Terdapat degradasi yang teratur mengenai nilai lahan dari pusat kota ke arah luar (terdapat hubungan negatif antara nilai lahan dengan jarak dari pusat kota). Untuk kota-kota besar ternyata keadaannya sangat berbeda.

Gambar 15

Distribusi Nilai LahanKota Kecil (Berry, 1963)

Gambar 16

Distribusi Nilai Lahan Untuk Kota Besar (Berry, 1963)

1 : grand peak (city center)
2 : ring road
3 : radial road
4 : mini peak

Berhubung jaring transportasinya sudah berkembang sedemikian rupa ("*ring road*" maupun "*radial roads*") maka pada perpotongan-perpotongan jalan antarkeduanya memberikan derajad aksesibilitas yang lebih tinggi dibanding dengan tempat lain tanpa perpotongan jalan. Hal ini mendorong timbulnya puncak-puncak kecil (*mini peaks*) daripada nilai lahannya. Kalau pada pusat kota ditandai dengan puncak utama/besar (*grand peak*) di mana nilai lahannya tertinggi, maka pada perpotongan-perpotongan jalan antara "*ring road*" dan "*radial road*" akan muncul puncak-puncak mini (mini peaks) dari nilai lahan. Sesuai dengan "*distance decay principle*" maka puncak-puncak mini nilai lahan ini pun menunjukkan gradasi yang nyata. Mini peaks yang terletak lebih

dekat dengan pusat kota mempunyai kisaran nilai lahan yang lebih tinggi dibandingkan dengan mini peaks yang terletak lebih jauh (Gambar 16).

2.1.1. Teori Sewa Ekonomi

Tesis William Alonso (1964)

Secara lengkap, tesisnya membahas hubungan antara lokasi dan pengguna lahan kota dan tertuang dalam bukunya yang berjudul "*Location and land use*". Analisisnya didasarkan pada konsep sewa ekonomi (*economic rent*) atau sewa lokasi (*location rent*). Konsep-konsep Alonso banyak diilhami oleh ide-ide von Thunen (1826). Sebagaimana dengan Von Thunen, Wiliam Alonso memulai analisisnya dengan merumuskan beberapa asumsi. Ada 4 macam asumsi dikemukakan oleh Alonso, agar supaya teorinya berlaku, yaitu:

(1) Kota tersebut hanya mempunyai satu pusat (*one center/* CBD). Semua bidang pekerjaan berada pada CBD ini serta semua kegiatan jual beli juga hanya dilakukan pada daerah pusat (CBD) tersebut. Dalam hal ini terlihat analogi dengan teori Von Thunen yang mempersyaratkan adanya "*single market*" untuk semua jenis komoditi pertanian.

(2) Kota tersebut terletak pada daerah yang datar/dataran (*flat, features less plain*). Hal ini serupa pula dengan asumsi Von Thunen dengan "*homogeneous physical environment*" pada kegiatan pertanian. Semua sait di dalam kota mempunyai derajad keuntungan yang sama.

(3) Ongkos transportasi berbanding sesuai dengan jarak yang ditempuh ke segala arah (*transportation costs are linearly related to distance*). Biaya transportasi menuju ke pusat kota (*transportation costs*) meningkat apabila jaraknya makin jauh dari pusat kota. CBD dianggap sebagai daerah yang mempunyai derajad keterjangkauan yang paling tinggi, makin ke arah luar makin rendah derajad aksesibilitas.

(4) Setiap jengkal lahan hanya akan dijual kepada penawar tertinggi (*highest bidder*). Hal ini berarti bahwa semua pihak mempunyai kesempatan sama untuk memperoleh lahan, tidak ada monopoli dalam "*land market*" baik ditinjau dari pembeli maupun penjual. Di samping itu tidak ada pula campur tangan pemerintah (*government intervention*) dalam ekonomi pasar, tidak ada pembatasan-pembatasan dalam kaitannya dengan "*land use zoning*" atau standard polusi lingkungan dan sejenisnya dan "*free market competition*" berjalan dengan baik.

Berdasarkan asumsi-asumsi tersebut pasaran lahan perkotaan akan berjalan serupa dengan pasaran lahan bidang pertanian (seperti tesis Von Thunen). Setiap lokasi lahan akan dijual pada penawar tertinggi. "*The best use of land*" adalah fungsi yang mampu memperoleh keuntungan yang terbesar dari lokasi yang bersangkutan. "*The bid-rent curves*" yang berkaitan dengan pola penggunaan lahan kota ada 3 jenis: (1) *retailing*, (2) *industrial* dan (3) *residential*. *Retailing* mempunyai "bid-rent curve" yang paling curam karena pertimbangan aksesibilitas di mana fungsi ini membutuhkan derajad aksesibilitas yang paling tinggi. Penjelasan selanjutnya lihat uraian pada bagian depan. Kurve tawar sewa untuk industri agak landai dibanding dengan "*retailing*". Walaupun aksesibilitas juga menentukan kelangsungan kegiatannya, namun peranannya tidak sebesar pada *retailing*, karena banyak hasil industri yang justru dijual ke luar kota yang bersangkutan.

Penempatan industri-industri pada lokasi dekat pusat kota tersebut di samping keuntungan aksesibilitas juga pertimbangan terhadap tempat tinggal bagi pekerja-pekerjanya (lihat pula penjelasan pada model "*bid rent curve Ratcliff*)."

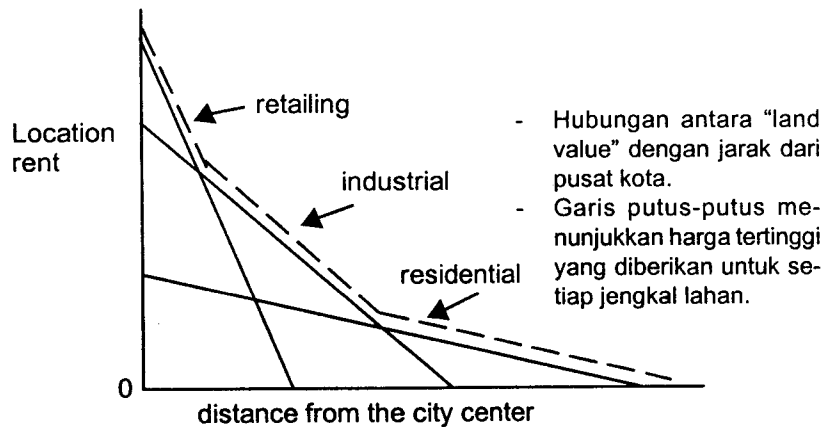
Untuk "*residential areas*" menunjukkan "*bid rent curve*" paling landai. Keuntungan utama yang ditunjukkan dari lokasi dekat dengan pusat kota adalah bahwa penghuninya mempunyai kecenderungan untuk menghemat biaya transport. Makin ke arah dalam kota menunjukkan kepadatan perumahan yang makin tinggi. Hal ini berhubungan dengan "*profit orientation*" yang dilakukan "*developers*" dalam membangun perumahan di bagian dalam kota. Agar supaya mereka memperoleh keuntungan setinggi-tingginya, maka setiap jengkal lahan pada bagian dalam kota yang mahal tersebut akan digunakan seintensifnya. Pada kasus zona "residential" ini beberapa pendapat mengemukakan bahwa analisisnya dianggap "kurang begitu pas". Hal ini disebabkan adanya beberapa kejanggalan yang dijumpainya di dalam kenyataan. Sebagaimana dikemukakan terdahulu bahwa setiap keluarga akan bertindak sesuai dengan prinsip ekonomi "*profits maximization*". Keluarga di kota selalu mempertukarkan pilihan antara "*more living space*" dengan "*greater commuting costs*". Penduduk miskin yang penghasilannya sedikit, menggunakan lahan yang sedikit saja pada pusat kota dengan pertimbangan bahwa mereka tidak perlu mengeluarkan biaya transport yang banyak Penduduk kaya dengan penghasilan yang banyak mengeluarkan sejumlah uang yang sama seperti penduduk miskin di pusat kota, namun memperoleh ruang yang luas di bagian pinggiran kota dan masih ada sisa yang cukup untuk menutupi biaya transportasi. Alasan inilah yang dianggap kontradiktif dengan azas "*profit maximization*" di atas bahwa orang miskin kok malah bertempat tinggal pada bagian-bagian yang mahal

nilai lahannya sedang penduduk kaya bertempat tinggal pada bagian-bagian yang lebih murah nilai lahannya.

Secara keseluruhan akan tercipta bentuk kurvilineair tentang "*land values*" (nilai-nilai lahan) yang pada jarak relatif dekat dengan pusat kota menurun dengan tajam dan semakin menjauh dari pusat kota akan semakin landai (Gambar 17). Menurut William Alonso (1971) ada 5 hal penting mengetahui kaitan antara "*bid rent curve*", "*land use*" dan land *value*" yaitu:

(1) "*bid rent curve*" dapat dibuat untuk semua jenis penggunaan lahan.
(2) keseimbangan sewa untuk setiap lokasi ditentukan oleh penawar tertinggi.
(3) karena pengguna lahan ditentukan oleh penawar tertinggi maka "*steeper bid rent curves*" akan menguasai lokasi-lokasi sentral.
(4) melalui persaingan yang ketat dalam penawaran terhadap lokasi oleh pengguna-pengguna lahan maka penggunaan lahan akan menentukan nilai lahan.
(5) namun demikian "nilai lahan" juga menentukan penggunaan lahan, karena penggunaan lahan sendiri ditentukan oleh kemampuannya untuk membayar lahan yang bersangkutan.

Gambar 17
Hubungan antara "Land Value" dengan Jarak Pusat Kota

- Hubungan antara "land value" dengan jarak dari pusat kota.
- Garis putus-putus menunjukkan harga tertinggi yang diberikan untuk setiap jengkal lahan.

2.1.2. Penyimpangan Asumsi dan Konsekuensi Keruangannya

Pada kenyataannya memang sangat sulit menemukan keadaan kota dengan beberapa prasyarat yang dikemukakan. Atas dasar inilah muncul pemikiran-pemikiran baru yang bertitik tolak dari realita. Bagaimana konsekuensi keruangannya apabila salah satu dari prasyarat tersebut tidak terpenuhi. Beberapa kemungkinan tersebut adalah sebagai berikut.

2.1.2.1. Penyimpangan jumlah pusat

Apabila pada kota yang diamati tidak hanya terdapat satu pusat saja, tetapi terdapat beberapa pusat/yang lebih kecil (*sub-centers*). Dengan sendirinya masing-masing "*sub-centers*" tersebut akan menimbulkan satu set penggunaan lahan

yang konsentris pula sifatnya. Pola penggunaan lahan pada kota yang mempunyai banyak pusat-pusat kegiatan ("*polinuclear city*") akan tidak bersifat konsentris lagi, tetapi bersifat terkotak-kotak ("*fragmented*"). Masing-masing "*sub-center*" akan membentuk pola konsentrisnya sendiri dan saling memotong satu sama lain (*intersect each-other*). Seolah-olah terdapat kota-kota di dalam kota. Sebagai salah satu contoh adalah kota Los Angeles (USA) yang di dalam "urban areas"nya terdapat kota-kota kecil seperti *Culver city*, *Century city* dan *Santa Monica*. Masing-masing pusat kegiatan ini mempunyai pola penggunaan lahannya sendiri-sendiri.

2.1.2.2. Penyimpangan topografis

Apabila kota yang diamati tidak terletak pada "*uniform plain*" tetapi terletak pada daerah yang bervariasi kondisi fisik lingkungan. Dalam hal ini akan tercipta suatu pola penggunaan lahan yang istimewa (*idiosyncratic*) sesuai dengan sifat yang dipunyainya. Apabila pada kota yang bersangkutan akan dibangun "*multi storied complex buildings*" misalnya, maka pertimbangan struktur geologi menjadi sedemikian penting, sehingga bagian-bagian yang memenuhi persyaratan ini akan mempunyai nilai lahan yang tinggi dan tidak tergantung pada jaraknya terhadap pusat kota. Untuk pembangunan perumahan yang berkualitas tinggi maka kaitan dengan kenyamanan tempat tinggal menjadi sedemikian penting, sebagai contoh mengenai keadaan panorama alamnya. Pada daerah-daerah yang memiliki pemandangan alam yang indah, udara yang bersih dan segar akan mempunyai nilai lahan yang tinggi. Seandainya saja kota yang bersangkutan hanya mempunyai satu pusat sekalipun, persebaran penggunaan lahannya tidak akan konsentris lagi dan harga/nilai lahan bukan merupakan fungsi dari pada jaraknya ke pusat kota.

2.1.2.3. *Penyimpangan jaringan transportasi*

Apabila kota yang bersangkutan mempunyai jaringan transportasi yang baik dengan beberapa "*radial roads*" dan "*ring roads*" maka akan tercipta beberapa "puncak nilai lahan" pada daerah-daerah beraksesibilitas yang tinggi. Dalam hal ini tempat-tempat yang merupakan perpotongan antara "*radial and ring road*" mencerminkan daerah seperti ini dan menjadikannya menjadi pusat "minor peaks" mengenai nilai lahannya. "*Grand peak*" tetap berada pada pusat kota utama (main CBD). Untuk uraian ini lihat bagian terdahulu mengenai pendapat B.J. Berry (1963), yang menjelaskan bahwa ada 3 elemen utama yang bersangkut-paut dengan pola nilai lahan, yaitu:

(1) nilai lahan umumnya menurun semakin menjauhi pusat kota.
(2) karena terdapat "*radial roads*" dan "ring roads" maka di dalam kota sendiri terdapat jalur yang mempunyai nilai lahan tinggi (sepanjang "*radial roads*" and "*ring roads*").
(3) pada persimpangan jalan antara "*radial roads*" dan "*ring roads*" akan membentuk puncak-puncak nilai lahan setempat (*local peaks of land value*).

Keadaan di atas akan menciptakan pola penggunaan lahan tersendiri sesuai dengan pola aksesibilitas dan nilai lahannya. Pola persebaran penggunaan lahan yang terbentuk di sekitar "mini peaks" ini pada umumnya adalah sebagai berikut:

(1) Pada perempatan jalan dan juga sepanjang jalan utama muncul "*retailing activity*".
(2) Pada bagian luarnya dikelilingi oleh "*apartment buildings, multi family dwelling unit*". Hal ini disebabkan karena "*residential developers*" ingin menyesuaikan proyeknya dengan biaya lahan yang meningkat dalam bentuk penggunaan lahan yang sangat intensif.

2.1.2.4. *Penyimpangan fleksibilitas lahan*

Lahan perkotaan ternyata bersifat kurang fleksibel terhadap perubahan. Penyesuaian-penyesuaian yang terjadi sering tidak berlangsung dengan segera dan kadang-kadang malah seolah-olah terjadi kemandegan berkembangnya pola penggunaan lahan tertentu. Memang kenyataannya, lahan perkotaan kurang fleksibel bila dibandingkan dengan lahan pertanian dalam hal penyesuaian terhadap perubahan kondisi yang terjadi. Untuk tanaman yang dalam waktu relatif pendek telah menghasilkan pada lahan pertanian mempunyai sifat yang jauh lebih "*conducive*" (dalam artian masih tetap memberikan sumbangan penghasilan terhadap penguasa lahan) dibandingkan dengan lahan perkotaan. Pada saat-saat tertentu, lahan perkotaan terpaksa "*under utilized*" dalam artian bahwa lokasi tersebut dipergunakan oleh bentuk penggunaan lahan tertentu yang tidak memberikan "*location rent*" tertinggi. Hal ini merupakan salah satu contoh "*underutilized*" dari lahan perkotaan yang tidak bersifat "*short seed to harvest cycle*" seperti pada lahan pertanian, tetapi kebalikannya, yaitu "*lengthy effective life*". Sebagai contoh yang konkrit adalah bahwa pada lokasi di sekitar persimpangan jalan untuk beberapa lama masih tetap dipergunakan sebagai "*residential areas*" dan bukan "*retailing functions*".

2.1.2.5. *Penyimpangan eksternalitas*

Peranan faktor eksternalitas untuk lahan kota ternyata sangat besar. Menurut Berry (1976) perbedaan lain antara lahan perkotaan dan perdesaan yang perlu dicatat adalah

faktor "externalities" (keterkaitan dengan faktor luar). Nilai lahan pertanian pada plot tertentu biasanya tidak banyak dipengaruhi oleh apa yang sedang diproduksi oleh lahan tetangganya, sedangkan pada lahan perkotaan hal tersebut sering sekali terjadi. Sebagai contoh misal ada usaha mendirikan kompleks perguruan tinggi maka lahan-lahan di sekitarnya akan meningkat pula nilai lahannya. Contoh di luar negeri misalnya pada daerah-daerah yang di dekatnya dibangun usaha "*meat-packing plants*" akan cenderung menurunkan nilai lahannya, karena usaha seperti ini akan menimbulkan kekotoran dan bau terhadap lingkungan, jadi sangat tidak diminati.

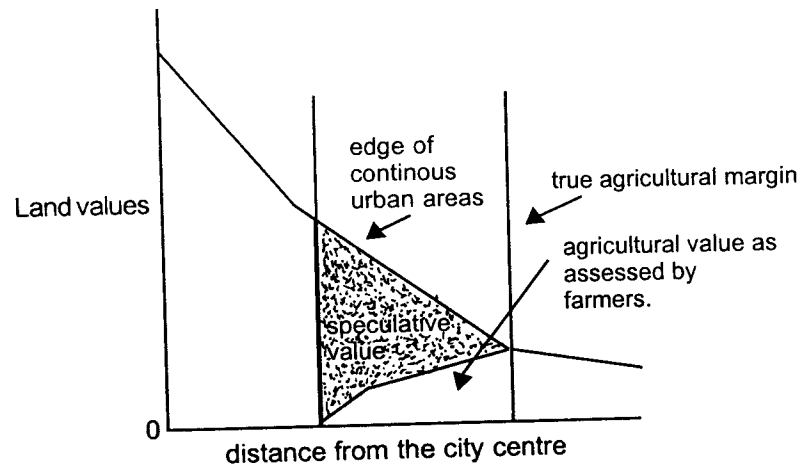
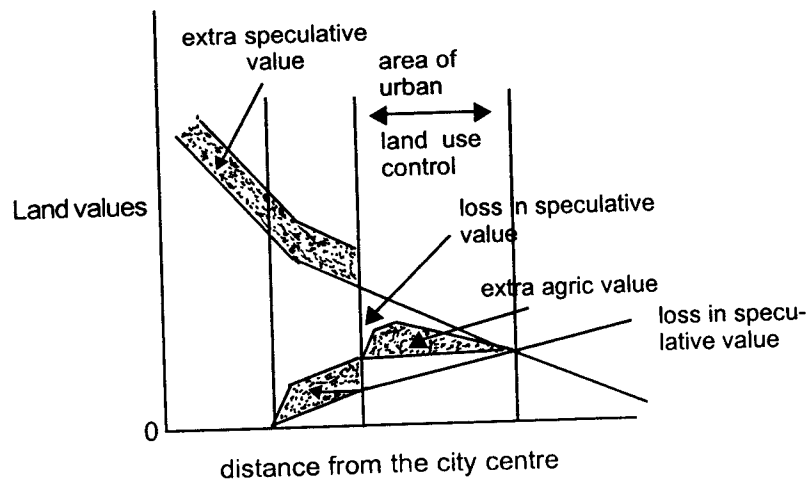
2.1.2.6. Penyimpanan kebebasan penawaran

Dalam asumsi yang dikemukakan oleh William Alonso memang pada kota yang bersangkutan berlaku "*free market economy*" namun tidak selamanya demikian dan pada kenyataannya banyak individu-individu atau badan-badan memegang monopoli dalam hal sewa. Adanya monopoli ini jelas bahwa penentuan penggunaan lahan tidak ditentukan oleh "*competitive bidding process*" tetapi ditentukan oleh pemegang monopoli. Penyimpangan distribusi penggunaan lahan jelas akan terjadi.

2.1.2.7. Penyimpangan kebebasan membangun

Apabila di dalam kota terdapat campur tangan pemerintah (*government intervention*) dalam penentuan/pemberlakuan peraturan-peraturan. Adanya larangan mendirikan bangunan-bangunan misalnya pada jalur-jalur tertentu akan mengakibatkan tidak menariknya lahan yang bersangkutan. Akibat keruangan yang timbul adalah penyimpangan distribusi penggunaan lahan sebagaimana gambaran konsentris yang ideal, salah satu contoh analisis penyimpangan "*land values*" sebagai akibat adanya campur tangan pemerintah, telah dikemukakan oleh Boal (1970).

Dalam membahas modelnya, Boal mendasarkan pada model yang telah dibuat oleh Sinclair (1967). Sinclair membagi nilai lahan ke dalam 2 tipe yang berbeda yaitu nilai lahan pertanian (*agricultural land value*) dan nilai lahan spekulatif (*speculative land value*). Nilai lahan pertanian adalah nilai lahan yang muncul pada areal sebagai akibat dikaitkannya lahan yang bersangkutan dengan usaha-usaha di bidang pertanian, sedangkan nilai lahan spekulatif adalah nilai lahan yang muncul pada areal sebagai akibat adanya derajad antisipasi terhadap perluasan fisik kota yang meningkat pada areal yang bersangkutan sehingga penentuan besarnya nilai selalu dikaitkan dengan kepentingan non agraris. Karena gejala perluasan kota dianggap sebagai suatu yang berjalan terus, walau lambat namun pasti maka para petani mempunyai penilaian bahwa nilai lahan pertaniannya semakin mendekati lahan kota semakin menurun, sedangkan nilai spekulasinya akan semakin tinggi (lihat pula Sargent, 1976). Makin dekat dengan daerah yang telah terbangun (*built up area*) makin awal pula daerah pertanian yang bersangkutan berubah menjadi lahan non pertanian. Faktor inilah yang mengakibatkan penurunan "*agricultural land value*" dan peningkatan "*speculative value*". Semakin menjauhi daerah terbangun semakin meningkat pula "*agricultural, land value*" dan semakin turun "*speculative value*" nya (gambar 18). Kondisi ini mungkin terjadi pada daerah perkotaan yang tidak dipengaruhi oleh "*goverment intervention*" dalam bidang penggunaan lahan.

Gambar 18: Model Sinclair

Gambar 19
Model "Boal"

Dalam hal ini terlihat pula bahwa makin mendekati daerah terbangun, bagian-bagian yang dipengaruhi oleh "*speculative value*" semakin luas dan semakin jauh dari daerah terbangun "*speculative value area*" semakin sempit.

Menurut Boal, dengan diterapkannya "*land use control*" (pembatasan-pembatasan tentang penggunaan lahan) khususnya konsersi lahan pertanian ke non pertanian, *aglicultural zoning aglicultural preservation program, development maratoria, agricultural districting* dan lain sejenisnya (Coughlin and Keene, 1981) maka distribusi nilai lahannya akan mengalami perubahan. Pada daerah-daerah tertentu di "urban fringe area" di mana pembatasan penggunaan lahan diberlakukan akan menghilangkan sama sekali spekulatif tersebut. Hal ini wajar, karena dengan berlakunya peraturan-peraturan tersebut pada daerah yang bersangkutan hampir sama sekali tidak ada konversi lahan pertanian ke non pertanian atau pembangunan struktur-struktur kekotaan padahal "*speculative value*" hanya muncul di mana derajad antisipasi terhadap transformasi keruangan menjadi sedemikian besar. Justru pada daerah terkena "*land use control*" akan muncul nilai penggunaan lahan pertanian baru (*extra agricultural value*) yang menggantikan "*speculative value*" (gambar 12). Pada sebagian lahan di daerah pinggiran kota yang tidak terkena "*land use control*" malah terjadi peningkatan "*speculative value*", karena pada daerah tersebut memang diarahkan untuk perkembangan areal kekotaan dan pada waktu yang sama kehilangan nilai agrikulturalnya. Lahan pertanian yang ada sudah mengalami tekanan perkembangan lahan kekotaan yang sangat besar. Kepastian penggunaan lahan kekotaan ini juga terlihat pada daerah perkotaan sendiri sehingga beberapa bagian daerah yang sudah jelas peruntukannya akan meningkatkan nilai spekulatifnya. Makin dekat dengan pusat kota ternyata nilai spekulatifnya makin meningkat.

2.1.2.8. Penyimpangan aktor jual-beli lahan

Di dalam kota dan daerah urban fringe ternyata beroperasi para spekulator lahan (*land speculator*). Adanya "spekulator lahan" tidak dapat dipisahkan dari perkembangan areal fisik lahan perkotaan ke daerah pinggiran (*urban fringe areas*). Seperti telah diuraikan pada bagian terdahulu, bahwa merembetnya lahan kekotaan ke arah daerah-daerah pertanian di sekitarnya telah menimbulkan beberapa dampak terhadap kehidupan petani-petani atau pemilik-pemilik lahan yang ada. Petani-petani menjadi bersifat "mangro"/mendua antara mempertahankan lahan pertanian dan mengubah lahan pertanian menjadi non pertanian atau menjual lahannya (tidak mantap lagi dalam mengusahakan lahan pertaniannya) karena:

a) terdapat gangguan terhadap usaha-usaha pertaniannya
b) terdapat "*development pressure*" terhadap lahan pertaniannya
c) terdapat "teror harga dalam *urban land value assessoment*" yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan "*agricultural land value assessment*"

Ketiga gejala di atas tidak berdiri sendiri tetapi saling kait mengait. Gangguan terhadap lahan pertanian dapat berupa hal-hal yang bersifat mengganggu kegiatan pertanian yang berakibat menurunnya produksi pertanian. Gangguan tersebut antara lain: (a) terjadinya polusi air dan tanah dari kagiatan-kagiatan industri yang mencemari lahan-lahan pertanian, (b) gangguan-gangguan yang berasal dari orang yang membangun permukiman di dekatnya khususnya anak-anak terhadap hasil buah-buahan dan sejenisnya, (c) gangguan yang berasal dari hewan piaraan penduduk yang membangun permukiman di dekat lahan pertanian, khususnya unggas dan binatang-binatang piaraan lainnya, (d) kegiatan-kegiatan pertanian,

khususnya dengan mesin-mesin yang biasanya tidak disenangi oleh penduduk yang tinggal di dekatnya karena terganggu oleh suara, asap mesin dan bau yang ditimbulkan oleh kegiatan pertanian tersebut, (e) terjadinya gangguan terhadap saluran-saluran irigasi karena pembangunan perumahan maupun bangunan-bangunan sehingga mengganggu kegiatan pertanian, (f) adanya kecenderungan meningkatnya pajak karena lahan di sekitarnya telah mengalami peningkatan harga, (g) adanya desakan dari anak-anak petani yang tidak suka lagi akan kegiatan pertanian (*less conmitted to rigors of rural life than their parents*) (Sargent, 1976).

Adanya pembangunan di kiri kanan lahan pertanian (baik berupa bangunan perumahan maupun bangunan lainnya) telah menimbulkan suatu sikap mental petani, terhadap lahannya yang berbeda dengan sikap mental petani terhadap lahannya sebelum ada pembangunan. Keinginan untuk membangun sesuai dengan apa yang terdapat di kanan kirinya terkadang tidak diimbangi oleh kemampuan ekonominya sehingga pemilik-pemilik lahan yang belum terbangun tersebut terdorong untuk menjual lahannya dengan harapan dapat membangun sesuatu yang imbang dengan bangunan di kiri kanannya atau memperoleh lahan di tempat lain. "Teror" harga lahan dalam "*urban use based assessment*" terhadap lahan pertanian yang masih dinilai dalam "*agricultural use based assessment*" memang sangat dirasakan oleh petani yang masih "*highly comitted*" terhadap lahannya maupun kegiatan pertanian. Dengan menjual lahan yang berada dekat dengan "*built-up area*" berdasarkan "*urban use based assessment*" memungkinkan petani untuk membeli lahan dengan kualitas sama tetapi dengan areal yang jauh lebih lebar pada lokasi yang lebih jauh. Mengapa demikian? Percepatan perembetan penggunaan lahan perkotaan tersebut telah mengubah

2.1.2.8.

Di da
para spek
lahan" tid
lahan per
Seperti te
betnya la
sekitarny
hidupan p
Petani-pe
memperta
tanian me
mantap la

a) terdap
b) terdap
annya
c) terdap
yang j
land v

Ketiga
mengait. (
hal-hal ya
berakibat n
antara lain
kagiatan in
gangguan-
ngun perm
hasil buah-
dari hewan
di dekat la
binatang p

beberapa petani-petani menjadi "spekulator lahan" (Sargent, 1976; Bryant, Russwurm and McLellan, 1982).

2.2. Teori Nilai Lahan

Teori ini menjelaskan bahwa nilai lahan dan penggunaan lahan mempunyai kaitan yang sangat erat. Seperti diketahui apabila masalah nilai lahan ini dikaitkan dengan pertanian misalnya maka variasi nilai lahan ini banyak tergantung pada "*fertility*" (kesuburan), faktor lingkungan, keadaan drainage dan lokasi di mana lahan tersebut berada. Hal yang terakhir ini banyak berkaitan dengan masalah aksesibilitas. Lahan-lahan yang subur pada umumnya memberikan "output" yang lebih besar dibandingkan dengan lahan yang tidak subur dan akibatnya akan mempunyai nilai yang lebih tinggi serta harga yang lebih tinggi pula. Walaupun demikian ada pula nilai-nilai lahan yang tidak ditentukan oleh kesuburan seperti contoh di atas, tetapi lebih banyak ditentukan oleh lokasi. Dalam hal ini untuk lokasi tertentu mempunyai nilai yang lebih tinggi dibandingkan dengan lokasi yang lain. Derajad aksesibilitaslah yang mewarnai tinggi rendahnya nilai lahan ini. Semakin tinggi aksesibilitas suatu lokasi semakin tinggi pula nilai lahannya dan biasanya hal ini dikaitkan dengan beradanya konsumen akan barang atau jasa. Derajad keterjangkauan ini berkaitan dengan (a) "*potential shoppers*" yang banyak; (b) kemudahan untuk datang/pergi ke/dari lokasi tersebut atau pasar.

Kompetisi untuk memperoleh lokasi dengan aksesibilitas tinggi sangat ketat dan lokasi seperti ini menentukan nilai lahan yang tinggi dan harga lahan yang tinggi.* Nilai lahan dapat diukur secara langsung maupun tidak langsung. Pengukuran langsung dikaitkan dengan kesuburan dan faktor lingkungan tertentu untuk maksud sebagai lokasi pertanian (arti luas) dan nilai produktivitasnya secara langsung dapat diukur. Pengkuburan tidak langsung dikaitkan dengan kemampuan ekonomi/produktivitasnya dari segi letaknya untuk penempatan fungsi-fungsi.

Dengan demikian nilai lahan dapat bernilai rendah bila kesuburannya rendah tetapi dapat pula menjadi tinggi apabila letaknya strategis untuk maksud-maksud ekonomi non pertanian. Apabila dua-duanya menunjukkan nilai tinggi maka sudah jelas bahwa nilainya akan tinggi pula, namun apabila salah satu di antaranya rendah maka nilai lahannya dapat rendah atau mungkin pula dapat tinggi. Dengan demikian nyatalah bahwa perbedaan nilai lahan akan sangat bervariasi sekali. Oleh karena untuk studi kota, orientasi penggunaan lahannya adalah "non pertanian" maka penilaian atas lahan semata-mata dilakukan secara tidak langsung yakni produktivitas lahan yang ditimbulkan oleh keberadaan lokasi. Atas dasar inilah struktur penggunaan lahan kota akan terseleksi menurut kemampuan fungsi-fungsi membayar lahan tersebut. Memang faktor ekonomi bukan merupakan faktor satu-

---

*Nilai lahan atau land value adalah suatu penilaian atas lahan didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan (Darin - Drabkin, 1977).

satunya penentu penggunaan lahan karena faktor-faktor lain seperti faktor sosial dan politik juga berperanan besar, namun kekuatan ekonomi nampaknya masih mendominasi dan tidak dapat diabaikan begitu saja dalam setiap analisa penggunaan lahan di dalam dan di sekitar kota (Mather, 1986).

2.2.1. Teori "Isolated State"

Konsep-konsep pendekatan ekonomi mengenai penggunaan lahan kota dan nilai lahan kota banyak diilhami oleh teori-teori terdahulu. Teori yang berkaitan dengan penggunaan lahan dan nilai lahan pertama kali dikenal setelah Johann Heinrich von Thunen (1826) menerbitkan karyanya yang berjudul "*Der Isolierte Staat in Beziehung auf Land wirtschaft* (*The Isotated State in relation to Agriculture*). Dalam karya tersebut von Thunen menguraikan tentang distribusi pola penggunaan lahan yag dianggap paling menguntungkan pada suatu daerah yang mempunyai lahan yang uniform dan yang mengelilingi "*single market for land produce*". Berdasarkan analisisnya faktor utama yang mempengaruhi dan menentukan distribusi pola penggunaan lahan tersebut adalah "*transport cost/biaya transport*" yang dalam hal ini, dikaitkan dengan jarak dan sifat barang dagangannya, khususnya mengenai perbandingan antara nilai dengan kuantitasnya. Teori von Thunen ini berlaku apabila dipenuhi 4 persyaratan (*major assumptions*) (Amadeo dan Galledge, 1975). Keempat persyaratan tersebut adalah:

(1) Daerah pertanian yang dimaksud terisolir dari daerah-daerah lain yang sejenis dan inilah yang disebutnya sebagai "isolated state". Dalam daerah tersebut hanya terdapat satu-satunya kota/pusat, yang terletak di tengah-tengah daerah. Kota ini berfungsi sebagai satu-satunya pasar untuk semua produksi pertanian dalam daerah yang bersangkutan dan tidak ada produk lain yang dimasukkan ke daerah ini dari daerah-daerah lain. Harga pasar yang berlaku untuk produksi tertentu atau barang dagangan tertentu, adalah sama untuk semua petani.

(2) Daerah yang dimaksud berada pada dataran yang seragam (*uniform plain*) dan di seluruh bagian daerahnya mempunyai lingkungan fisik yang homogen, seperti topografi, kesuburan tanah, curah hujan dan lain sebagainya. Hal tersebut mengakibatkan adanya keseragaman dalam hal hasil per luas tertentu, biaya produksi per luas tertentu untuk jenis komoditas yang sama di seluruh wilayah.

(3) Akibat dari butir (1) dan (2), maka daerah ini mempunyai keseragaman transportasi ke segala arah dari kota pusat dan "*transportation costs*" ke segala arah sebanding dengan jaraknya. Biaya ini sifatnya konstan walau jenis produksinya berbeda-beda.

(4) Semua petani berperilaku seragam di mana semua menginginkan untuk memperoleh keuntungan setinggi-tingginya (*maximise profits*) semua petani dianggap memahami semua informasi pasar dan managemen produksi. Mereka mampu menyesuaikan operasi-operasi pertaniannya dengan perubahan-perubahan ekonomi yang terjadi (Cadwallader, 1985).

Berdasarkan asumsi-asumsi di atas maka pada suatu "*isolated state*" akan terjadi suatu mekanisme tertentu yang menguasai terjadinya persebaran penggunaan lahannya dan dari sinilah diciptakan istilah "*location rent*" (sewa lokasi). Istilah sewa dalam konteks ini tidak boleh dikacaukan dengan pengertian sewa pada umumnya seperti sewa rumah atau sewa barang-barang lain yang berujud sejumlah uang yang dibayar

oleh penyewa kepada yang menyewakan untuk penggunaan barang tertentu untuk waktu tertentu pula. Istilah "*location rent*" dalam hal ini menunjukkan "*economic utility*" (kegunaan ekonomi) dari suatu tempat tertentu untuk produksi tertentu (*The economic utility of a particular site for a particular product*). Secara definitif pengertian "*location rent*" adalah penghasilan total yang diterima petani untuk produk tertentu pada sebidang lahan tertentu dikurangi biaya-biaya produksi dan transportasi untuk barang-barang produksi yang dihasilkan dari lahan tersebut (*location rent is the total revenue received by a farmer for a particular product on a particular parcel of land, minus the production and transportation costs associated with that same product and parcal of land*). Secara matematis "*location rent*" dapat diekspresikan sebagai berikut: LR = Y (p - c) - Ytd.

Dimana:
LR = location rent
Y = hasil per unit lahan, misal 10 ton per ha - (100.000 kg)
p = harga pasar per unit barang dagangan, misal; 50 rp/kg
c = biaya produksi per unit barang dagangan, misal: 100.000 rp/ton
t = biaya transportasi per unit barang dagangan per unit jarak, misal: 100 rp/kw/km.
d = jarak dari pasar.

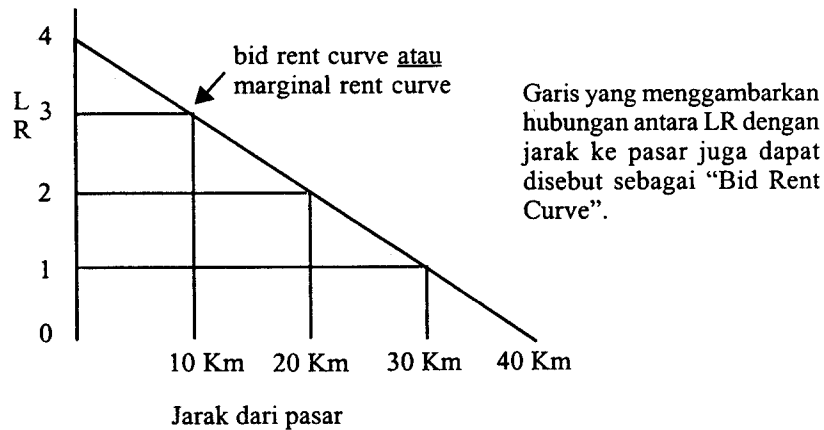
Jadi LR untuk jarak 10 km dari pasar =
LR = 100.000 (50 -10) - 100.000.1.10 = 3.000.000
Contoh untuk jarak 20 km dari pasar =
LR = 100.000 (50 - 10) - 100.000 . 1.20 = 2.000.000 dan seterusnya.

Pada titik tertentu di mana terjadi nilai yang sama antara penghasilan netto komoditi dengan biaya transportasi merupakan limit untuk pengusahaan jenis-jenis komoditi X tersebut. Mengapa demikian? Untuk contoh di atas, titik-titik pembatas tersebut berada pada jarak berapa km dari pusat pasar? Jawaban yang betul adalah pada jarak 40 km dari pusat pasar. Walaupun nilai LR = 0 tetapi kalau jaraknya lebih besar atau sama dengan 40 (≥ 40) km tetap saja petani tidak mau mengusahakan komoditi x tersebut. Hubungan antara LR dan jarak menunjukkan "*A Marginal Rent Curve*". Sebagai contoh lihat tabel dan gambar berikut:

Tebel 1. Perbedaan "Location Rent" untuk komoditi X, pada jarak berbeda-beda

Jarak (Km)	0	10	20	30	40
Location rent (Rp)	4.000.000	3.000.000	2.000.000	1.000.000	0

Gambar 20
Hubungan antara "*Location Rent*" dengan Jarak ke Pasar

Garis yang menggambarkan hubungan antara LR dengan jarak ke pasar juga dapat disebut sebagai "Bid Rent Curve".

Petani bersedia menawar dengan harga yang tinggi untuk lokasi yang terletak dekat dengan pasar, karena lahan tersebut akan mendatangkan keuntungan yang besar sedang makin jauh dari pasar kesediaan petani untuk menawar sewa lokasi menjadi semakin rendah sampai hilang sama sekali. Apabila terjadi perubahan pada salah satu variabel penentu LR untuk satu jenis komoditi (misal: Y; p; c; t atau d) maka akan berubah pula "*bid rent curve*" tersebut/"*marginal rent curve*" tersebut yang dengan sendirinya akan membawa konsekuensi perubahan persebaran penggunaan lahannya.

Untuk memperjelas gambaran mengenai pengaruh variabel-variabel penentu LR terhadap persebaran penggunaan lahan pertanian di sekitar kota, berikut ini diberikan contoh perbandingan antara 3 macam jenis komoditi dengan perbedaan Y; p; c; t yang berbeda-beda untuk d yang berbeda-beda pula (lihat tabel berikut).

Tabel 2. Hasil (Y); Harga Pasar (p); Biaya Produksi (c); dan Biaya Transportasi (t) Untuk 3 Macam Komoditi

Jenis Tanaman	Yield (bushels/acre	Market Price (dollars/ bushel)	Production Cost (dollar/ bushel)	Transportation Rate (dollars/Km/ bushel
Wheat	100	10	5	0,20
Barley	100	8	4	0,08
Oats	100	6	3	0,02

Sumber: Cadwallader (1985).

Contoh: LR = Y (p - c) Ytd —> LR (barley) 10 = 100 (8-4) - 100 (0.08) (10)
LR (barley) 10 = 400 - 80
= 320 dan seterusnya masukkan ke tabel 3.

Note:
1 bushel ± 35,24 liter 1 acre ± 4048.58 m^2
Jadi, untuk jarak yang sama maka LR untuk ketiga jenis komoditi tersebut juga akan berbeda-beda (lihat tabel berikut).

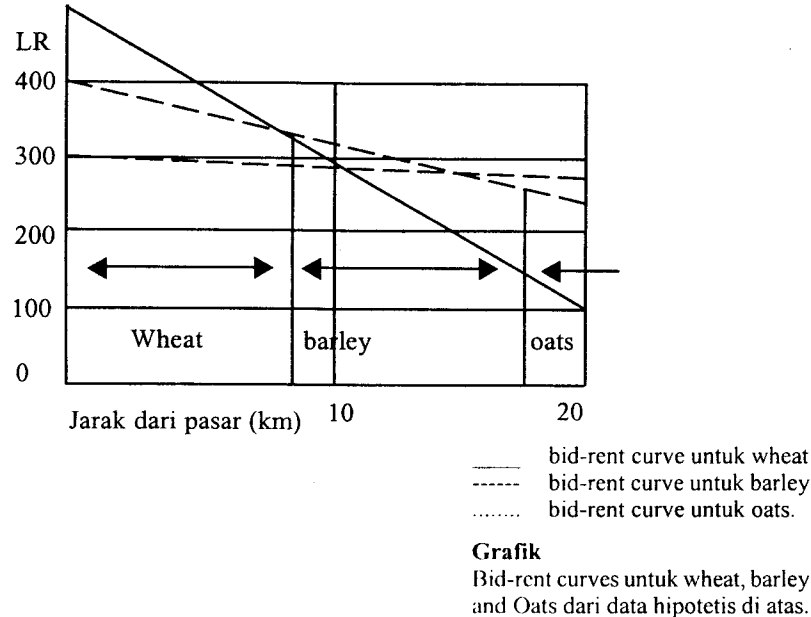
Tabel 3. Nilai LR Untuk Wheat, Barley & Oat

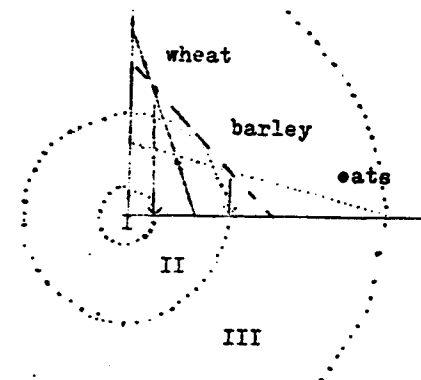
Jenis Komoditi	Jarak (Km)		
	0	10	20
Wheat	$ 500	$ 300	$ 100
Barley	400	320	240
Oats	300	280	260

Tabel LR untuk wheat, Barley and Oats dalam jarak yang berbeda. Tabel di atas dapat digambarkan dalam grafik berikut.

Gambar 21
Kurve Hubungan Antara LR dan Jarak ke Pasar untuk Wheat, Barley and Oats

_____ bid-rent curve untuk wheat
------ bid-rent curve untuk barley
.... bid-rent curve untuk oats.

Grafik
Bid-rent curves untuk wheat, barley and Oats dari data hipotetis di atas.

Dalam grafik di atas terlihat bahwa "*wheat*" mempunyai kemiringan curve yang paling tinggi kemudian berturut-turut diikuti oleh "*barley*" dan "*oats*". Hal ini disebabkan karena biaya transport untuk "wheat" tertinggi di antara dua yang lain. Dengan demikian, apabila semuanya bersaing bebas maka "*wheat*" akan mempunyai kemampuan paling tinggi untuk "menyewa" lahan paling dekat dengan pasar, maka berturut-turut persebaran lahannya adalah "wheat" pada ring pertama, "*barley*" pada ring kedua dan "*Oats*" pada ring ke tiga. Di sinilah letak nilai lahan yang diberikan oleh bidang-bidang tertentu karena ditentukan oleh lokasinya terhadap pasar (konsumen). Dengan mendasarkannya pada asumsi bahwa kesuburannya sama dan faktor-faktor fisik lainnya sesuai dengan prasarat yang telah ditentukan maka penilaian tidak langsung atas nilai lahan dapat diperoleh. Untuk memperjelas teori von Thunen ini lihat gambar berikut.

Gambar 22
Model Van Thunen tentang Penggunaan Lahan

Grafik: Persebaran Ketiga Jenis Komoditi

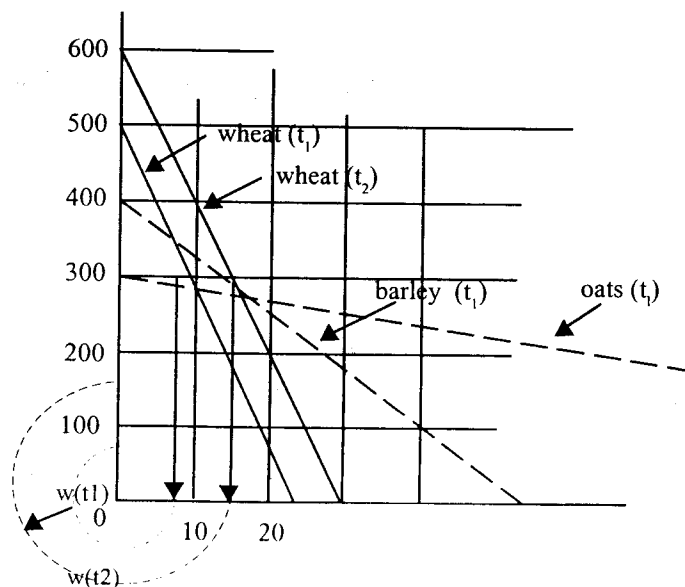
I : Wheat
II : Barley
III : Oats

Interseksi antara '*wheat & barley*' merupakan batas antara dua jenis komoditi ini & interseksi antara barley & Oats merupakan pembatas antardua jenis komoditi ini.

Pola penggunaan yang terbentuk ternyata berujud urut-urutan 3 zona konsentris atas wheat, barley and Oats. Apabila oleh karena sebab-sebab tertentu perubahan salah satu variabel, maka persebaran keruangan penggunaan lahannya juga akan mengalami perubahan. Berikut ini akan digambarkan beberapa contoh perubahan tersebut.

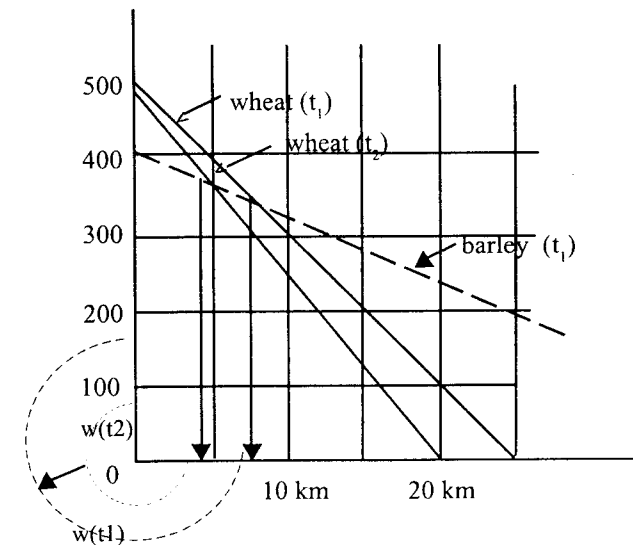
Contoh 1. Terjadi perubahan harga untuk wheat. Pada T_1 tercatat $ 10/bushel dan pada T_2 tercatat $ 11/per bushel. Akibat grafis yang tergambar akan menjadi berbeda karena nilai LR untuk 0 km = $ 600; 10 km = $ 400 dan untuk 20 km = $ 200.

Gambar 23

Perubahan Positif Areal Penggunaan Lahan

Dalam gambar di atas terdapat perluasan areal penggunaan lahan untuk "*wheat*" dan penyempitan areal penggunaan lahan untuk "*barley*". Mengapa? Ingat akan beberapa prasyarat yang dikemukakan von Thunen dalam membahas teorinya.

Contoh 2: Terjadi perubahan biaya transportasi untuk wheat. Pada T1 tercatat 20 sen/km/bushed pada T_2 menjadi 25 sen/Km/bushel. Maka LR untuk 0 km = $ 500; 10 km = $ 250 dan 20 km $ 0.

Gambar 24

Perubahan Negatif Areal Penggunaan Lahan

Dalam grafik di atas ditunjukkan adanya kecenderungan penyempitan areal penggunaan lahan untuk "*wheat*", dan perluasan areal penggunaan lahan untuk "*barley*". Mengapa? Ingat akan beberapa prasyarat von Thunnen dalam membahas teorinya.

Ternyata perubahan harga mempunyai pengaruh yang berbeda terhadap distribusi penggunaan lahan dibanding dengan pengaruh perubahan biaya transportasi. Untuk perubahan harga, baik lokasi yang dekat maupun jauh mengalami pengaruh yang sama, sedang untuk perubahan biaya transportasi akan lain. Makin jauh dari pasar akan mengalami pengaruh yang makin besar.

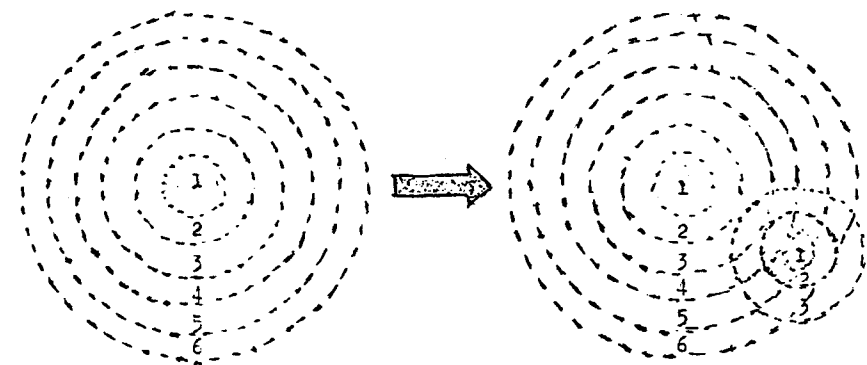
2.2.2. Perubahan-perubahan/Penyimpangan-penyimpangan Asumsi dan Konsekuensi keruangan yang Terjadi

Seperti telah dikemukakan pada bagian depan, bahwa untuk berlakunya teorinya, von Thunnen mengemukakan 4 prasyarat, yaitu: (1) *isolatea state* (2) *uniform plain*; (3) "*transportation costs*" berubah sebanding dengan jarak; (4) *profit maximization*. Oleh karena pada kenyataannya, sangat sulit menemukan suatu wilayah yang betul-betul serupa dengan apa yang telah dipersyaratkan tersebut maka beberapa pemikiran ke arah terjadinya penyimpangan-penyimpangan prasyarat mulai muncul. Konsekuensi keruangan yang dapat muncul dari kemungkinan penyimpangan asumsi tersebut adalah sebagai berikut:

2.2.2.1. Penyimpangan jumlah pasar

Apabila dalam wilayah yang diamati tidak hanya terdapat 1 "market center" tetapi terdapat dua pusat pasar di mana petani dapat menjual komoditinya. Dalam hal ini akan terjadi interseksi antara zona-zona penggunaan lahan. Penggunaan lahan dengan LR rendah akan diganti oleh penggunaan dengan LR yang tinggi dengan asumsi bahwa variabel-variabel lainnya tetap (uniform plain, transportation costs, profit maximizition).

Gambar 25

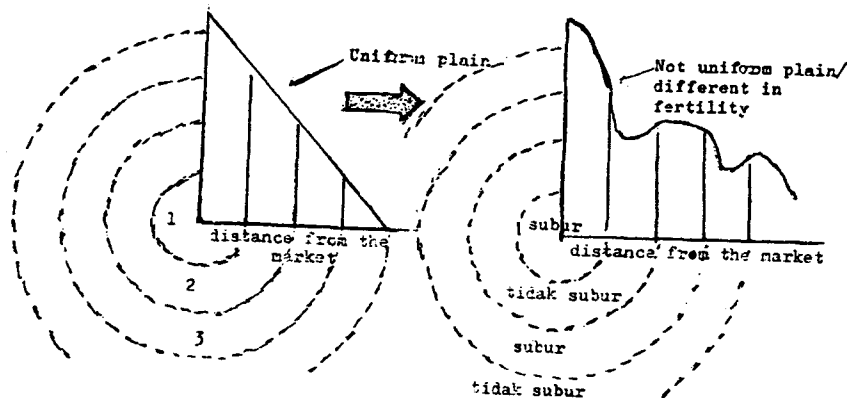
Distorsi Model dari 1 Pusat pasar Menjadi 2 Pusat Pasar

1. *Single market center* 2. *Market centers*

1. *Horticulture/dairying*
2. *Silviculture*
3. *Intensive arable*
4. *Arable with long ley*
5. *3-field arable*
6. *Ranching*

2.2.2.2. *Penyimpangan topografis*

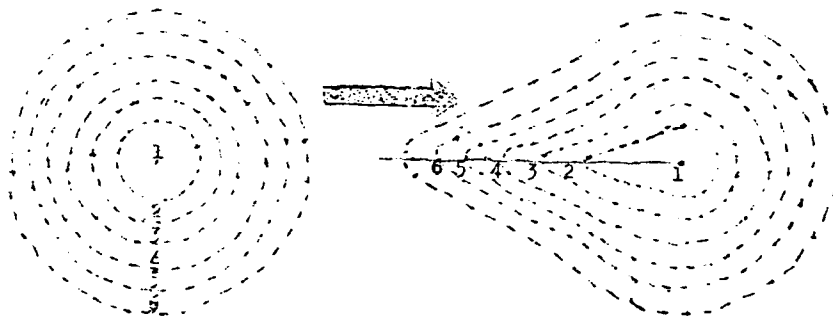
Apabila dalam wilayah yang diamati tidak mempunyai "*uniform plain*" tetapi lebih bervariasi. Sebagai contoh di sini dikemukakan adanya tingkat kesuburan yang berbeda-beda. Pada uniform plain pada wilayah yang bersangkutan maka "*bid-rent curve*"yang terbentuk berupa garis lineair yang sederhana yang menunjukkan gradasi hubungan antara LR dan jarak ke pasar yang teratur. Apabila terdapat perbedaan internal yang ada seperti perbedaan kesuburan misalnya, maka "bidrent curve" yang terbentuk tidak lagi lurus tetapi bergelombang.

Gambar 26

Distorsi Model dari Uniform Plain Menjadi *"Not Uniform Plain"*

Pada jalur yang subur akan menghasilkan produk yang tinggi persatuan luas dan menghasilkan LR yang tinggi pula dan untuk daerah yang tidak subur akan terjadi sebaliknya. Apabila menginginkan kenaikan produksi harus ditambah dengan pemupukan dan ini berarti penambahan biaya produksi. Pada daerah seperti ini akan terbentuk "fragmented type of land use pattern".

2.2.2.3. *Penyimpangan biaya transportasi*

Apabila dalam daerah yang diamati transport costnya tidak berbanding secara proportional terhadap jarak. Memang pada kenyataannya akan selalu demikian karena sangat sulit sekali menemukan suatu wilayah yang sangat ideal sebagaimana dipersyaratkan di dalam model. Untuk daerah yang berbukit-bukit akan berbeda dengan daerah datar dan keberadaan jalur transport pun sangat besar pengaruh terhadap distorsi model konsentris sempurna. Dengan adanya faktor ini maka pola distribusi penggunaan lahannya tidak akan konsentris sempurna tetapi sedikit menjorok/memanjang searah dengan jalur transportasi. Dengan sendirinya "*bid rent curves*" yang terbentuk akan lebih landai pada arah yang menjanjikan pengangkutan yang jauh lebih murah.

Gambar 27
Distrorsi Model Karena Peranan Transportasi

transport costs are directly proportional to distance — *transport costs are not directly proportional to distance*

Perubahan 4: Apabila dalam wilayah yang diamati ternyata petani tidak semata-mata memburu "*profit maximization*". Dalam hal ini pola persebaran penggunaan lahannya akan sangat bervariasi dan menunjukkan suatu pola perilaku ekonomi yang irasional. Petani tidak harus menanam suatu jenis komoditi yang paling menguntungkan, tetapi atas pertimbangan (misal kesukaannya) mereka menanam jenis yang lain. Pola perilaku "*idionsyn cratic*" (perilaku istimewa) tersebut cenderung menghasilkan pola penggunaan lahan yang "segmented/ter kotak-kotak" sifatnya.

Oleh karena dalam kenyataannya terdapat banyak variabel-variabel lain yang menyimpang dari pra syarat-prasyarat seperti dalam model, maka pola penggunaan lahan di dalam realitas memang jauh lebih komplcks. Dari daerah satu ke daerah lain memang sangat bervariasi, hal ini disebabkan oleh adanya variasi lingkungan sosial, ekonomi maupun fisikal yang besar. Namun demikian sebagai suatu model, teori

von Thunen memang sangat berharga sekali sebagai suatu model pemacu lahirnya model-model lain untuk tujuan-tujuan lain pula. Salah satu di antaranya adalah model yang diperkenalkan oleh William Alonso (1964) untuk daerah perkotaan. Modelnya sudah dibahas pada paragraf terdahulu. □

Bagian III
Pendekatan Morfologi Kota
(*Urban Morphological Approach*)

SESUATU kota selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu. Perkembangan dalam hal ini menyangkut aspek-aspek politik, sosial, budaya, teknologi, ekonomi dan fisik. Khusus mengenai aspek yang berkaitan langsung dengan penggunaan lahan kekotaan maupun penggunaan lahan kedesaan adalah perkembangan fisik, khususnya perubahan arealnya. Oleh karena eksistensi "kota" dapat ditinjau dari berbagai matra (paling sedikit ada 5 matra, Hadi Sabari, 1982) maka perlu kiranya dikemukakan kaitan antara berbagai matra tersebut. Bahwasannya matra "settlement morphology" dan matra "legal articulation" merupakan dua matra yang paling banyak berkaitan secara langsung dengan ekspresi ruangan kota maka dalam paragraf ini keterkaitan antara keduanya terhadap pemekaran kota akan mendapat sorotan utama. Matra morfologi pemukiman menyoroti eksistensi keruangan kekotaan pada bentuk-bentuk wujud dari pada ciri-ciri atau karakteristik kota. Beberapa sumber mengemukakan bahwa tinjauan terhadap morfologi kota ditekankan pada bentuk-bentuk fisikal dari lingkungan kekotaan dan hal ini dapat diamati dari kenampakan kota secara fisikal yang antara lain tercermin pada sistem jalan-jalan yang ada, blok-blok bangunan baik daerah hunian ataupun bukan (perdagangan/industri) dan juga bangunan-bangunan individual (Herbert, 1973). Sementara

itu Smailes (1955) sebelumnya telah memperkenalkan 3 unsur morfologi kota yaitu; (1) unsur-unsur penggunaan lahan (2) pola-pola jalan dan (3) tipe-tipe bangunan (*land use, street plan/lay out, architectural style of buildings & their design*). Dari sinilah pertama kali muncul istilah "*Townscape* (Smailes, 1955). Geografer lebih banyak menekankan studinya pada "*land use*" dan "*plan/lay out/town plan*", hubungan antara *town plan* dengan "*building design*" di satu pihak dan juga "*land use*" di lain pihak. Conzen (1962) mengemukakan pendapat yang sama dengan Smailes (1955) dimana komponen-komponen "*townscape*" terdiri dari "*plan, architectural style and land use*". Johnson (1981) mengemukakan 3 komponen yang berbeda, yaitu: (1) *the plan of streets*; (2) *buildings and* (3) *functions performed by its streets, and buildings*. Di sini terlihat bahwa unsur penggunaan lahan secara eksplisit tidak disebutkan, karena "*land use*" kekotaan sendiri pada hakekatnya merupakan pencerminan fungsi daripada bangunan-bangunan dan jalan-jalan yang ada pada suatu areal. Dari ketiga unsur tersebut "*plan*" menunjukan unsur yang paling jarang mengalami perubahan, kemudian unsur yang kedua (*architectural style*) dan unsur yang paling dinamis adalah "*land use*". Untuk analisis "*town plan*" lebih menekankan pada analisis proses dan bukan analisis pola.

Dua macam konsep telah dikembangkan oleh Conzen (1960) untuk "*town plan analysis*", yaitu: (1) "*the burgage cycle concept*" (konsep siklus per plot) dimana tiap plot yang ada di telusur perkembangannya melalui tahap-tahap "*institutive*" (mulai dibangun gedung), "*replitive*" (mulai penuh dengan gedung-gedung), "*climax*" (tahap tak memungkinkan dibangun gedung-gedung lagi), "*recessive*" (tahan kemerosotan). Masing-masing tahap sebenarnya menggambarkan sejauh mana bangunan-bangunan yang ada telah mempenga-

ruhi plot-plot yang bersangkutan. (2) "*the fixation line concept*" (konsep pengenalan batas-batas karakteristik zona). Dalam hal ini Conzen (1960) membedakan "*urban built up land*" dengan bukan. Daerah terbangun ini merupakan garis yang jelas untuk mengamati bagaimana percepatan perembetan kota ke arah luar. Di luar "built up land" terdapat zona pinggiran (*fringe zone*) yang pada saatnya akan merupakan lokasi daripada fungsi-fungsi perkotaan. Sementara itu daerah ini menunjukkan karakteristik peralihan antara desa dengan kota. Untuk kota-kota modern di negara barat "*fringe zone*" ini mempunyai karakteristik penggunaan lahan antara lain: kuburan, lapangan golf, *public utilities*. Berkembangnya ciri-ciri tersebut menurut Conzen (1962) menunjukkan kemandegan sementara dari pada "*urban sprawl*". Kalau pertumbuhan kota berlanjut lagi, maka ciri-ciri pinggiran tersebut tidak lagi berada di daerah pinggiran, tetapi akan berada di tengah-tengah '*built-up land*'. Walaupun demikian, ciri-ciri pinggiran akan tetap masih nampak, dapat ditelusuri dan menjadi komponen penggunaan lahan kota.

Johnson (1981) mengemukakan 3 komponen juga untuk menganalisis morfologi kota yaitu: "(1) *the plan/town plan - street plans*;" (2) "*buildings*" dan "(3) *functions periormed by streets and buildings*." Di sini terlihat bahwa unsur penggunaan lahan secara eksplisit tidak disebutkan, karena "land use" kekotaan itu sendiri, pada hakekatnya merupakan pencerminan daripada fungsi-fungsi bangunan dan jalan yang ada pada areal tertentu.

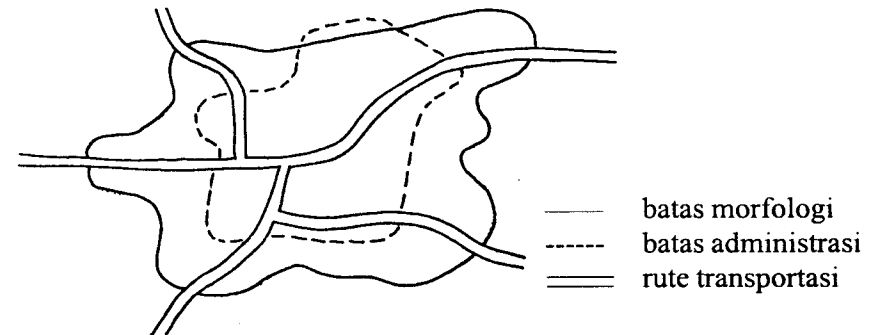
3.1. Delimitasi Administrasi vs Morfologi Kota

Dalam pendekatan "*fixation line concept*" seperti dikemukakan oleh Conzen (1960), analisis morfologi kota di-

dasarkan pada areal yang secara fisik menunjukkan kenampakan kekotaan (*townscapes*). Areal yang berbatasan dengan areal bukan kota disebut "built up area". Oleh karena percepatan pertumbuhan kenampakan fisik kekotaan tidak sama untuk setiap bagian terluar kota maka, bentuk morfologi kota sangat bervariasi adanya. Dari waktu ke waktu bentuk fisik kota selalu mengalami perubahan, sementara itu batas administrasi kota relatif sama untuk periode waktu yang lama. Penentuan batas administrasi kota tidak lain bermaksud memberikan batas terhadap permasalahan-permasalahan kota sehingga memudahkan pemecahan-pemecahan persoalan politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi dan fisik yang timbul oleh pemerintah kota. Oleh karena batas fisik kota selalu berubah setiap saat maka sangat sering sekali terlihat bahwa batas fisik kota telah berada jauh di luar batas administrasi kota. Mengacu pada hubungan antara eksistensi batas fisik kota dan batas administrasi kota, terlihat ada 3 macam kemungkinan hubungan (Northam, 1979) yaitu:

(1) Sebagian besar batas fisik kekotaan berada jauh di luar batas administrasi kota. Kondisi kota yang mengalami situasi seperti ini disebut sebagai "*Under Bounded City*". (Gambar 28).

Gambar 28

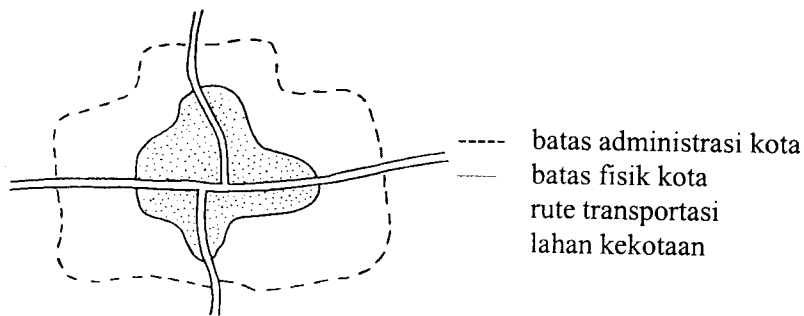
"*Under Bounded City*"

Pada "*Under Bounded City*" memungkinkan munculnya beberapa permasalahan antara lain: pengaturan wilayah.

Wewenang pemerintah kota untuk merencanakan ruang wilayahnya hanya terbatas pada daerah yang terletak di dalam batas administrasi pemerintahan kota. Sementara itu untuk daerah kekotaan yang terletak di luar batas administrasi perkotaan menjadi wewenang pemerintah daerah yang lain. Oleh karena pemerintah kota dan pemerintah daerah yang lain biasanya mempunyai penekanan prioritas pengembangan yang berbeda, dimungkinkan sekali akan timbul "goal conflicts" dalam perencanaan tata ruang. "*Built-up areas*" yang berada diluar batas administrasi, jelas mempunyai permasalahan wilayah yang sama dengan daerah kekotaan lainnya. Penekanan prioritas perencanaan yang berbeda untuk wilayah yang sejenis jelas akan menimbulkan dampak negatif terhadap fasilitas-fasilitas umum yang sangat diharapkan oleh masyarakat.

Permasalahan ini sebenarnya telah disadari baik pemerintah kota maupun pemerintah daerah. "Logical-action" yang

paling mungkin adalah memperluas wilayah administrasi kota sehingga mencakup semua "*built up areas*", namun pelaksanaannya tidak sesederhana dalam teori. Biasanya pemerintah daerah akan membuat banyak pertimbangan untuk melepaskan sebagian daerahnya tersebut untuk masuk ke wilayah administrasi kota apalagi akan menimbulkan konsekuensi keuangan (*monetary concequences*) atau konsekuensi prestise (*prestigeous concequences*) yang negatif terhadap pemerintah daerah. Pada wilayah di mana terdapat fungsi-fungsi yang menjadi sumber pendapatan daerah, misalnya jelas akan memberatkan pemerintah daerah untuk melepaskannya. Begitu pula apabila ada bangunan-bangunan monumental yang memberi nilai prestise lebih terhadap pemerintah daerah, akan memberatkan pemerintah daerah untuk melepaskannya.

(2) Sebagian besar batas fisik kekotaan berada di dalam batas administrasi kota. Kondisi kota seperti ini disebut sebagai "*Over Bounded City*". (Gambar 29).

Gambar 29
Over Bounded City

Dalam kondisi seperti ini, memang tidak menimbulkan "*goal conflicts*" antara pemerintah kota dan pemerintah daerah, karena wilayah administrasi kota sendiri meliputi wilayah yang luas dan meliputi daerah-daerah perdesaan di sekitarnya. Perencanaan tata ruang kota dan kemungkinan perluasannya masih dalam wewenang pemerintah kota. Suatu hal yang perlu mendapat perhatian adalah tentang konservasi lahan-lahan pertanian menjadi lahan non-pertanian. Konversi lahan-lahan pertanian yang sangat produktif dan subur perlu mendapat perhatian khusus, terutama bagi negara-negara di mana sumberdaya pertanian memegang peranan yang besar dalam perekonomian negara.

(3) Batas fisikal kota koinsiden dengan batas administrasi kota. Kondisi seperti ini disebut sebagai, "*True Bounded City*". Memang, dalam perencanaan tata ruang kota akan memudahkan pemerintah kota, karena seluruh areal kekotaan berada pada batas-batas administrasi kota. Mengingat bahwa pada masa mendatang kota yang bersangkutan selalu akan bertambah luas arealnya, maka kerja sama/koordinasi kerja dengan pemerintah daerah dalam mensikronkan perencanaan tata ruang wilayah kota dan wilayah yang kelak akan menjadi kota perlu dikerjakan sedini mungkin.

Permasalahan hubungan antara batas kota secara administratip dan batas kota secara fisikal ini juga mempunyai dampak dalam analisis urbanisasi. Untuk kota yang bersifat "*true bounded*" analisis urbanisasi tidak mengalami kesulitan, karena semua nampak kekotaan sesuai dengan batas administrasi kota. Oleh karena data fisikal, politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi dan demografi pada umumnya tercatat pada wilayah administrasi, maka semua data yang terliput betul-

betul mencerminkan kehidupan kotanya. Untuk "*Under Bounded City*" persoalannya menjadi lain, karena data statistik yang terliput tidak sepenuhnya mencerminkan keadaan kota yang bersangkutan karena pada areal-areal kekotaan yang telah jauh di luar batas administrasi kota (*spill over urban areas*) tidak terliput pada data pemerintah kota namun terliput pada pemerintah daerah yang pencatatannya tidak mendasarkan pada "built up areas" nya, tetapi per unit administrasi yang ada. "*Over Bounded City*" juga mempunyai persoalan tersendiri dalam analisis urbanisasi karena data pemerintah kota yang ada mencakup juga tentang data fisikal, politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi dan demografi daerah perdesaan. Terliputnya data perdesaan ke dalam catatan statistikal daerah perkotaan jelas akan dapat memberikan gambaran yang tidak tepat mengenai daerah kekotaannya sendiri.

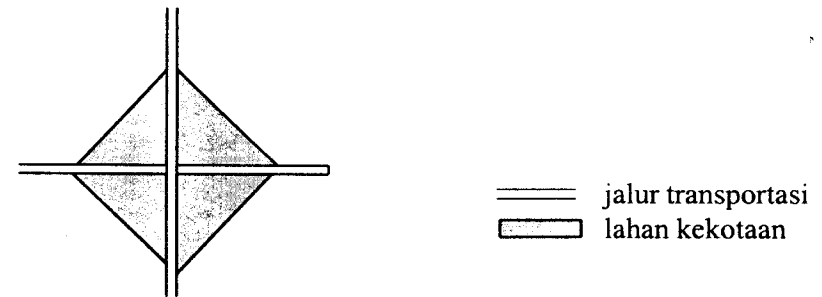
3.2. Ekspresi Keruangan daripada Morfologi Kota

Banyak sarjana telah mencoba untuk menunjukkan berbagai variasi ekspresi keruangan daripada morfologi kota. Berikut ini akan dikemukakan beberapa ekspresi keruangan morfologi kota.

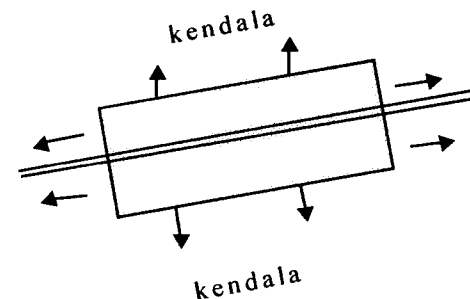
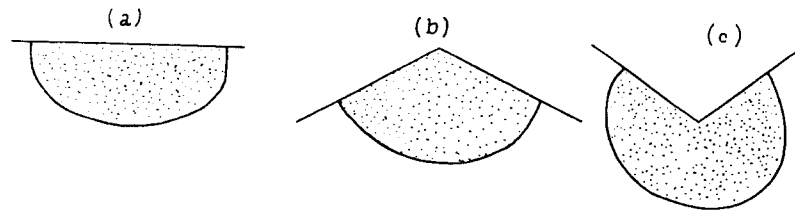
A. Bentuk-bentuk Kompak

(1) Bentuk bujur sangkar (the square cities)

Kota berbentuk bujur sangkar menunjukkan adanya kesempatan perluasan kota ke segala arah yang "relatif" seimbang dan kendala fisikal "relatif" tidak begitu berarti. Hanya saja, adanya jalur transportasi pada sisi-sisi memungkinkan terjadinya percepatan pertumbuhan areal kota pada arah jalur yang bersangkutan (Gambar 30) (Nelson, 1908).

Gambar 30
Kota Berbentuk Bujur Sangkar

(2) Bentuk empat persegi panjang (the rectangular cities)

Melihat bentuknya orang dapat melihat bahwa dimensi memanjang sedikit lebih besar daripada dimensi melebar. Hal ini dimungkinkan timbul karena adanya hambatan-hambatan fisikal terhadap perkembangan areal kota pada salah satu sisi-sisinya (Nelson, 1958).

Gambar 31
Kota Berbentuk Empat Persegi Panjang

Gambar 32
Kota Berbentuk Kipas

Hambatan-hambatan tersebut antara lain dapat berupa lereng yang terjal, perairan, gurun pasir, hutan, dan lain sebagainya. "*Space*" untuk perkembangan arealnya cukup besar baik melebar maupun memanjang.

(3) Bentuk kipas (fan shaped cities)

Bentuk semacam ini sebenarnya merupakan bentuk sebagian lingkaran. Dalam hal ini, kearah luar lingkaran kota yang bersangkutan mempunyai kesempatan berkembang yang relatif seimbang.

Oleh sebab-sebab tertentu pada bagian-bagian lainnya terdapat beberapa hambatan perkembangan areal kekotaannya. Secara garis, hambatan-hambatan tersebut dapat diklasifikasikan menjadi 2, yaitu:

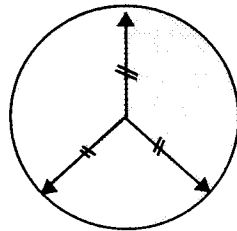
(1) Hambatan-hambatan alami (*natural constraints*), misalnya, perairan, pegunungan.
(2) Hambatan-hambatan artificial (*artificial constraints*): saluran buatan, *zoning, ring roads.*

Khusus untuk bentuk kipas ini, kendala-kendala dapat berada pada (1) bagian dalam dari pada lingkaran (2) bagian luar lingkaran atau (3) bagian dalam dan bagian luar lingkaran. Kota-kota pelabuhan yang terletak di dataran rendah dan daerah belakangnya relatif datar maka bentuk (a) adalah paling mungkin terjadi. Dalam hal ini kendala perkembangan areal terletak pada bagian dalam lingkarannya, yaitu "tubuh perairan". Untuk kota-kota tipe (b) biasanya berada dan berkembang pada delta sungai yang besar. Dalam hal ini kendala perkembangan areal berada pada bagian dalam dan bagian luar lingkaran. Namun untuk kota yang berbentuk pada "alluvialfan" misalnya, maka kendalanya hanya pada bagian dalam. Bentuk c menunjukkan bentuk lingkaran hampir sempurna. Di sini jelas bahwa kendala perkembangan areal hanya berada pada bagian dalam lingkarannya. Kendala tersebut dapat berupa pegunungan (lereng terjal) atau dapat berupa "water body" (suatu teluk).

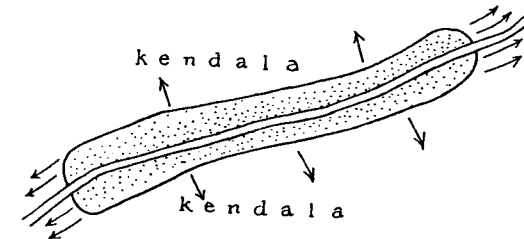
(4) Bentuk bulat (rounded cities)

Bentuk kota seperti ini merupakan bentuk paling ideal daripada kota. Hal ini disebabkan karena kesempatan perkembangan areal ke arah luar dapat dikatakan "seimbang". Jarak dari pusat kota ke arah bagian luarnya sama. Tidak ada kendala-kendala fisik yang berarti pada sisi-sisi luar kotanya. Untuk kota-kota yang perkembangannya berjalan secara "natural" (tanpa banyak dipengaruhi oleh peraturan-peraturan) diskripsi di atas memang sangat mungkin benar, namun ada pula yang bentuk bulat sempurna tersebut tercipta karena adanya perencanaan yang disertai peraturan-peraturan tata ruang. Walau kesempatan berkembang ke arah luar tidak sama, namun dengan peraturan-peraturan dapat diciptakan bentuk seperti ini. Pada bagian-bagian yang terlalu lambat perkembangannya, dipacu dengan peraturan-peraturan misalnya "Planned Unit Development" sedang untuk bagian-bagian

yang terlalu cepat perkembangan areal kekotaannya dapat dihambat/dihentikan sama sekali, misalnya dengan "*Development Moratoria*". Batas terluar dari pada kotanya ditandai dengan "*green belt zoning*" atau "*growth limitation*" dengan "*ring roads*". Dengan demikian terciptalah bentuk bulat *arcificial.*

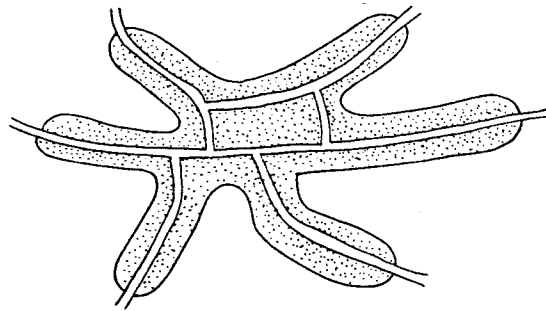
Gambar 33
Kota Berbentuk Bulat

(5) Bentuk pita (ribbon shaped cities)

Sebenarnya bentuk ini juga mirip "*rectangular city*" namun karena dimensi memanjangnya jauh lebih besar dari pada dimensi melebar maka bentuk ini menempati klasifikasi tersendiri dan menggambarkan bentuk pita. Dalam hal ini jelas terlihat adanya peranan jalur memanjang (jalur transportasi) yang sangat dominan dalam mempengaruhi perkembangan areal kekotaannya, serta terhambatnya perluasan areal kesamping.

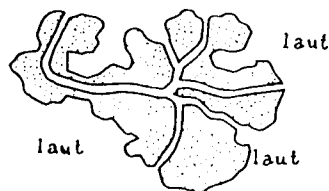
Gambar 34
Kota Berbentuk Pita

Sepanjang lembah pegunungan, sepanjang jalur transportasi darat utama adalah bagian-bagian yang memungkinkan terciptanya bentuk seperti ini. (Northam, 1975) "Space" untuk perkembangan areal kekotaannya hanya mungkin memanjang saja.

(6) Bentuk gurita/bintang (octopus/star shaped cities)

Peranan jalur transportasi pada bentuk ini juga sangat dominan sebagaimana dalam "*ribbon-shaped city*". Hanya saja, pada bentuk gurita jalur transportasi tidak hanya satu arah saja, tetapi beberapa arah ke luar kota. Hal ini hanya dimungkinkan apabila daerah "*hinter land*" dan pinggirannya tidak memberikan halangan-halangan fisik yang berarti terhadap perkembangan areal kekotaannya (Gambar 35).

Gambar 35 : Kota Berbentuk Gurita

(7) Bentuk yang tidak berpola (unpatterned cities)

Kota seperti ini merupakan kota yang terbentuk pada suatu daerah dengan kondisi geografis yang khusus. Daerah di mana kota tersebut berada telah menciptakan latar belakang khusus dengan kendala-kendala pertumbuhan sendiri. Sebuah kota pulau (*island city*) misalnya, mungkin saja membentuk kota yang sesuai dengan bentuk pulau yang ada. Sebuah cekungan struktural dengan beberapa sisi terjal sebagai kendala perkembangan areal kekotaannya, sangat mungkin pula ditempati oleh suatu kota dengan bentuk yang khusus pula.

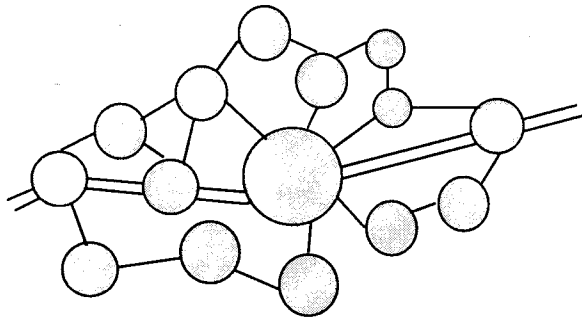
Gambar 36
Kota Pulau

Contoh sebuah kota pulau yang mempunyai bentuk khusus, karena perkembangan arealnya terhambat oleh laut di segala arah.

B. Bentuk-bentuk Tidak Kompak (*Non Compact Form*)

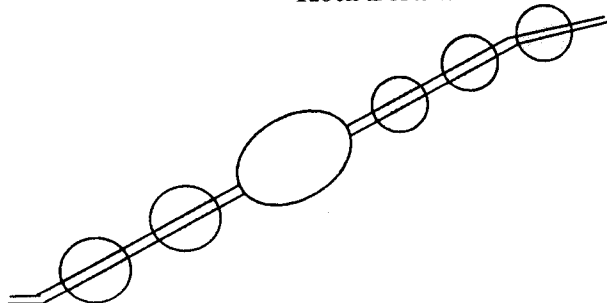
Bentuk-bentuk areal kekotaan yang tidak kompak pada pokoknya merupakan satu daerah kekotaan yang mempunyai areal kekotaan terpisah-pisah oleh kenampakan bukan kekotaan. Pemisahnya dapat merupakan kenampakan topografis maupun kenampakan agraris. Beberapa contoh dapat dikemukakan di sini antara lain:

(1) Bentuk terpecah (fragmented cities)

Kota jenis ini pada awal pertumbuhannya mempunyai bentuk yang kompak dalam skala wilayah yang kecil. Dalam perkembangan selanjutnya perluasan areal kekotaan baru yang tercipta ternyata tidak langsung menyatu dengan kota induknya, tetapi cenderung membentuk "*exclaves*" pada daerah-daerah pertanian di sekitarnya. Kenampakan-kenampakan kekotaan yang baru ini dikelilingi oleh areal pertanian dan dihubungkan dengan kota induk serta "*exclaves*" yang lain dengan jalur transportasi yang memadai. Tersedianya lahan di luar kota induk yang cukup, memungkinkan terciptanya keadaan ini. "*Private Developers*" mempunyai andil yang sangat besar dalam penciptaan tipe ini. Untuk negara-negara yang sedang berkembang "*exclaves*" ini kebanyakan merupakan daerah permukiman, baik permukiman baru maupun permukiman lama yang telah berubah dari sifat perdesaan menjadi sifat kekotaan. Lama-kelamaan daerah-daerah kekotaan yang terpisah-pisah tersebut dapat menyatu dan membentuk kota yang lebih besar dan kompak.

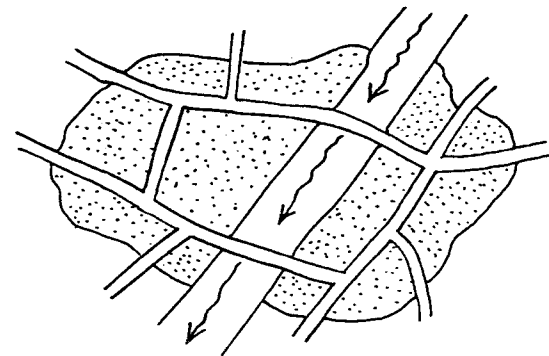
Gambar 37
Kota Terpecah

(2) Bentuk berantai (chained cities)

Kota ini sebenarnya juga merupakan bentuk terpecah, namun karena terjadinya hanya di sepanjang rute tertentu, kota ini seolah-olah merupakan mata rantai yang dihubungkan oleh rute transportasi. Oleh karena jarak antara kota induk dengan kenampakan-kenampakan kota yang baru tidak jauh, beberapa bagian tersebut membentuk kesatuan fungsional yang sama, khususnya di bidang ekonomi.

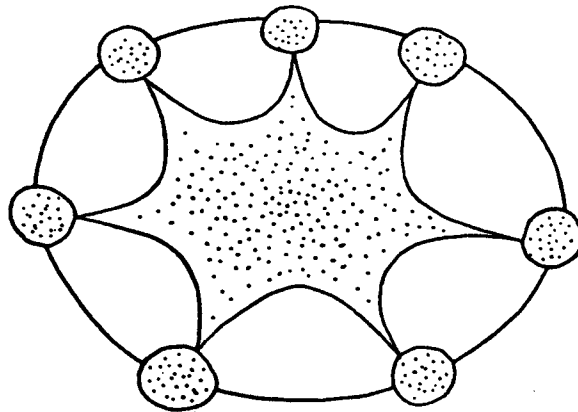
Gambar 38
Kota Berantai

Jalur transportasi mempunyai peranan dominan dalam perkembangan areal kekotaannya. Dalam perkembangan selanjutnya mungkin sekali bagian-bagian tersebut dapat membentuk "*ribbon city*" yang besar.

(3) Bentuk terbelah (split cities)

Sebenarnya, jenis kota ini merupakan kota yang kompak, namun berhubung ada perairan yang cukup lebar membelah kotanya, maka seolah-olah kota tersebut terdiri dari 2 bagian yang terpisah. Dua bagian ini dihubungkan oleh jembatan-jembatan baik besar atau kecil serta "ferry". Biasanya masing-masing bagian mempunyai nama yang berbeda dengan bagian yang lain. Sebagai contoh kota Buda (di sisi bagian barat) dan kota Pest (di sisi bagian timur) dari sungai Danube. Umum lebih mengenal dengan kota Budapest.

Gambar 39
Kota Terbelah

(4) Bentuk Stellar (stellar cities)

Kondisi morfologi kota seperti ini biasanya terdapat pada kota-kota besar yang dikelilingi oleh kota-kota satelit. Dalam hal ini terjadi gejala penggabungan antara kota besar utama dengan kota-kota satelit di sekitarnya, sehingga kenampakan morfologi kotanya mirip "telapak katak pohon", di mana pada ujung-ujung jarinya terdapat bulatan-bulatan (gambar 40). Majunya sarana transportasi dan telekomunikasi, mempunyai peranan yang besar dalam pembentukan kenampakan ini. Proses konurbasi yang terus-menerus akan menciptakan bentuk megapolitan.

Gambar 40
Kota Stellar

3.3. Proses Perembetan Kenampakan Fisik Kota

Dari waktu ke waktu, sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan kehidupan dalam aspek-aspek politik, ekonomi, sosial, budaya dan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya

kegiatan penduduk perkotaan. Baik meningkatnya jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatan penduduk perkotaan telah mengakibatkan meningkatnya kebutuhan ruang kekotaan yang besar. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kedudukan fungsi-fungsi selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota. Gejala pengambil alihan lahan non urban oleh penggunaan lahan urban di daerah pinggiran kota disebut sebagai "*invasion*". Proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar disebut "*urban sprawl*".

Menurut Northam (1975).

Urban sprawl refers to the areal expansion of urban concentrations beyond what they have been. Urban sprawl involves the conversion of land peripheral to urban centers that has previously been used for non urban uses to one or more urban uses.

Menurut Harvey and Clark (1971)

Urban sprawl refers to the continous expansion around large cities, where by there is always a zone of land that is in the process of being converted from rural to urban use.

Menurut Domouchel (1976)

Urban sprawl can be defined of the growth of metropolitan area through the process of development of miscellaneous types of land use in the urban fringe areas.

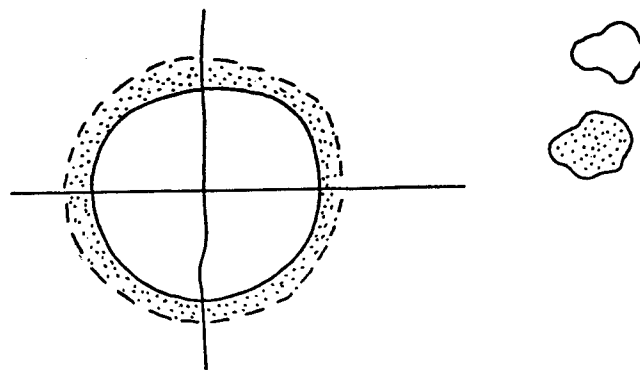
3.4. Macam "*Urban Sprawl*"

Secara garis besar ada 3 macam proses perluasan areal kekotaan (*urban sprawl*), yaitu:

(1) *concentric development/low density continous development.*
(2) *ribbon development/lineair development/axial development.*
(3) *leap frog development/checker-board development.*

Tipe 1: Perembetan konsentris (*Concentric Development/ Low Density continous development*)

Tipe pertama ini oleh Harvey Clark (1971) disebut sebagai "*lowdensity, continous development*" dan oleh Wallace (1980) disebut "*concentric development*". Jadi ini merupakan jenis perembetan areal kekotaan yang paling lambat. Perembetan berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagian-bagian luar kenampakan fisik kota.

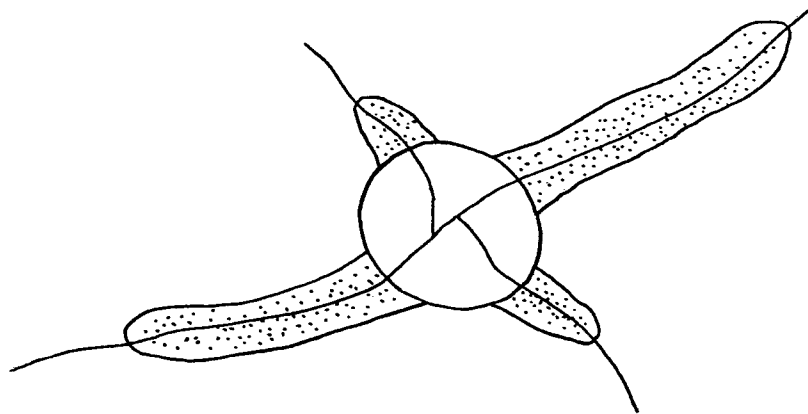
Gambar 41
Perembetan Konsentris

City core

New development of urban land uses

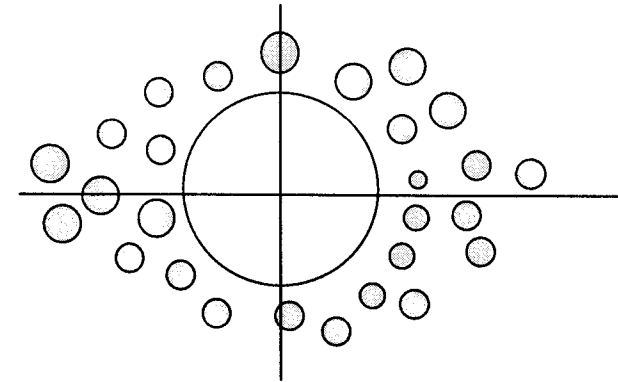
Karena sifat perembetannya yang merata di semua bagian luar kenampakan kota yang sudah ada, maka tahap berikutnya akan membentuk suatu kenampakan morfologi kota yang relatif kompak. Nampaknya peran transportasi terhadap perembetannya tidak begitu besar.

Tipe 2: Perembetan memanjang (*ribbon development/lineair development/axial development*)

Tipe ini menunjukkan ke tidak merataan perembetan areal kekotaan di semua bagian sisi-sisi luar dari pada daerah kota utama. Perembetan paling cepat terlihat disepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari (radial) dari pusat kota. Daerah di sepanjang rute transportasi utama merupakan tekanan paling berat dari perkembangan. Membubungnya harga lahan pada kawasan ini telah memojokkan pemilik lahan pertanian pada posisi yang sangat sulit. Makin banyaknya konversi lahan pertanian, ke lahan non pertanian, makin banyaknya penduduk, makin banyaknya kegiatan non agraris, makin padatnya bangunan, telah sangat mempengaruhi kegiatan pertanian, khususnya mengurangi potensi lahan untuk berproduksi secara maximal. Makin memburuknya saluran irigrasi, banyaknya gangguan dari pada penduduk, banyaknya gangguan dari pada binatang piaraan penduduk, meningkatkannya pencemaran udara, air dan tanah, meroketnya harga lahan, makin banyaknya orang yang mau membeli telah memperkuat dorongan pemilik lahan pertanian yang bersangkutan untuk meninggalkan kegiatan pertanian dan menjualnya. Bagi masyarakat petani hasil penjualan lahan biasanya diinvestasikan lagi pada lahan pertanian lain di tempat yang lebih jauh dari kota sehingga memperoleh lahan pertanian yang jauh lebih luas.

Gb. 42
Peremberan Lineair

Tipe 3: Perembetan yang meloncat (*leap frog development/ checkerboard development*)

Tipe perkembangan ini oleh kebanyakan pakar lingkungan dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai nilai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan kekotaannya terjadi berpencaran secara sparadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian. Keadaan ini sangat menyulitkan pemerintah kota untuk membangun prasarana-prasarana fasilitas kebutuhan hidup sehari-hari. Pembiayaan untuk pembangunan jaringan-jaringannya sangat tidak sebanding dengan jumlah penduduk yang diberi fasilitas. Khususnya apabila dibandingkan dengan penduduk yang tinggal di areal kekotaan yang kompak.

Gambar 43
Perembetan Meloncat

Tipe ini sangat cepat menimbulkan dampak negatif terhadap kegiatan pertanian pada wilayah yang luas sehingga penurunan produktifitas pertanian akan lebih cepat terjadi. Di samping beberapa faktor-faktor pendorong yang telah dikemukakan di atas, kegiatan spekulasi lahan pada daerah-daerah yang belum terbangun sangat mencolok sekali adanya. Untuk kepentingan penataan ruang kekotaan, jenis perkembangan areal seperti ini akan lebih menyulitkan dibandingkan dengan jenis-jenis yang lain. Suatu perencanaan tata ruang kota yang mengacu pada "*dispersed-plan*" akan lebih cocok (Hudson, 1970). Pemilihan dan penentuan "*open spaces*" yang berfungsi sebagai jalur hijau, paru-paru kota, tempat rekreasi penduduk kota hendaknya dilaksanakan secara cermat dengan memperhatikan kaidah-kaidah ekologis. Hal ini dilandasi oleh suatu asumsi bahwa, secara cepat atau lambat "the intertitial areas" (daerah-daerah antara non urban) tersebut akan menyatu dan membentuk "*urban landscapes*" yang kompak. Pada kenyataannya masing-masing

jenis perembetan areal kekotaan ini tidak berdiri sendiri-sendiri melainkan bergabung satu sama lain. Namun demikian dominasi dari masing-masing jenis akan dapat dikenali pada sisi-sisi daerah terbangun yang ada.

Russwurm (1980) menggolongkan ekspresi keruangan (spatial expresions) dari kenampakan kekotaan menjadi 4 kenampakan utama dan 6 kenampakan kombinasi. Dengan demikian, ada 10 macam ekspresi keruangan kenampakan kota yang dikemukakannya, yaitu:

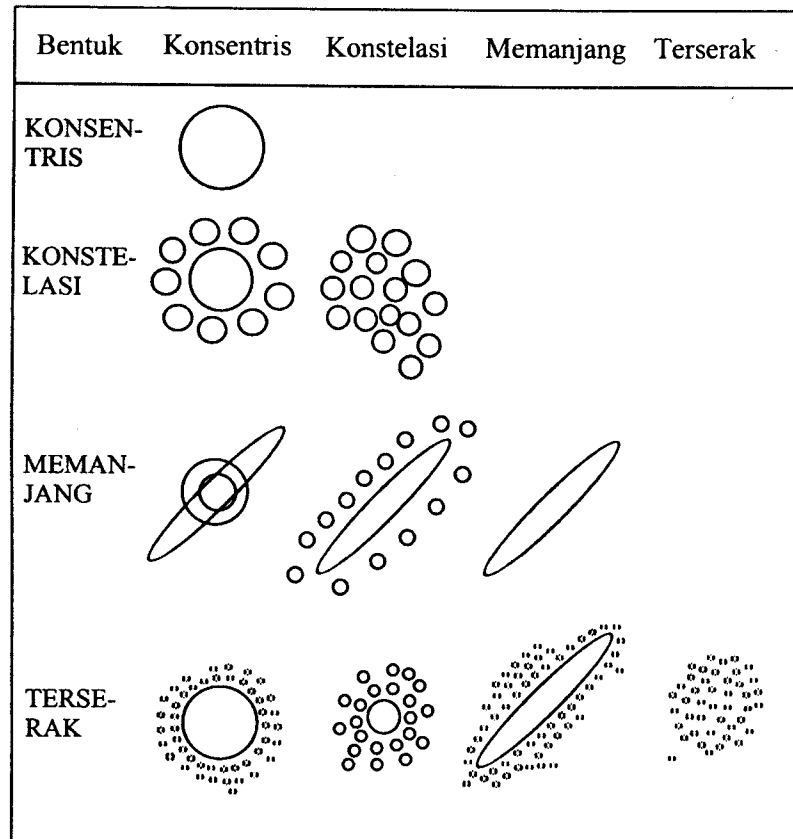
(1) Bentuk konsentris (*uni nodal/concentric*)
(2) Bentuk simpul multi (*constellation/multi nodal*)
(3) Bentuk memanjang (*lineair*)
(4) Bentuk terserak (*dispersed*)
(5) Bentuk konsentris bersimpul multi
(6) Bentuk konsentris memanjang
(7) Bentuk konsentris terserak
(8) Bentuk memanjang bersimpul multi
(9) Bentuk bersimpul multi terserak
(10) Bentuk lineair terserak (lihat gambar 44).

Pemekaran kota (perembetan kenampakan kota/*urban sprawl*) mempunyai ekspresi yang bervariasi. Ekspresi keruangan ini sebagian terjadi melalui proses-proses tertentu yang dipengaruhi faktor-faktor fisik dan non fisik. Faktor fisik berkaitan dengan keadaan topografi struktur geologi, geomorfologi, perairan dan tanah. Faktor-faktor non fisik antara lain kegiatan penduduk (politik, sosial, budaya, teknologi) urbanisasi, peningkatan kebutuhan akan ruang, peningkatan jumlah penduduk, perencanaan tata ruang, perencanaan tata kota, soning, peraturan-peraturan pemerintah tentang bangunan dan lain sebagainya. Peranan aksesibilitas, prasarana transportasi, sarana transportasi, pendirian fungsi-fungsi besar

(antara lain industri-industri, perumahan, dan lain sebagainya) mempunyai peranan yang besar pula dalam membentuk variasi ekspresi keruangan kenampakan kota. Pembentukan kompleks perumahan dapat diprakarsai oleh pemerintah (komplek perumahan karyawan) atau dapat pula oleh pihak swasta (komplek perumahan karyawan) atau kompleks perumahan yang diperdagangkan. Dalam hal ini peranan "*developers*" sangat besar dalam mewarnai ekspresi keruangan kota.

Untuk kota-kota di Canada, menurut Russwurm (1980) terdapat 7 buah faktor utama yang berpengaruh terhadap ekspresi keruangan kenampakan kotanya, yaitu: (1) pertumbuhan penduduk (*population growth*); (2) persaingan memperoleh lahan (*competition for land*); (3) hak-hak pemilikan lahan (*property rights*); (4) kegiatan "*developers*" (*developers activities*); (5) perencanaan (*planning controls*); (6) perkembangan teknologi (*technological development*); (7) lingkungan fisik (*physical environment*). Sementara itu, interaksi antara faktor-faktor yang mempengaruhi pertumbuhan kota akan menciptakan simpul-simpul pertumbuhan yang berfungsi sebagai pengatur aliran orang, barang maupun informasi. Pusat-pusat pertumbuhan (*nodes/simpul*) tersebut yang menyolok antara lain: (1) pusat kota (*down town*); (2) pusat-pusat perbelanjaan (*shopping centers*); (3) daerah industri (*industrial areas*); (4) daerah perkantoran/kelembagaan (*institutional areas*); (5) daerah permukiman elit (*prestige residential areas*); (6) konsentrasi apartement (*apartement concentrations*); (7) daerah terbuka untuk bersenang-senang, misalnya: taman kota, camping ground, olah raga, dan lain sebagainya (*open-space leisure areas*).

Gambar 44 : Ekspresi keruangan bentuk-bentuk kota (Russwurm, 1980)

Bentuk	Konsentris	Konstelasi	Memanjang	Terserak
KONSEN-TRIS				
KONSTE-LASI				
MEMAN-JANG				
TERSE-RAK				

3.5. Alternatif Model Bentuk Kota

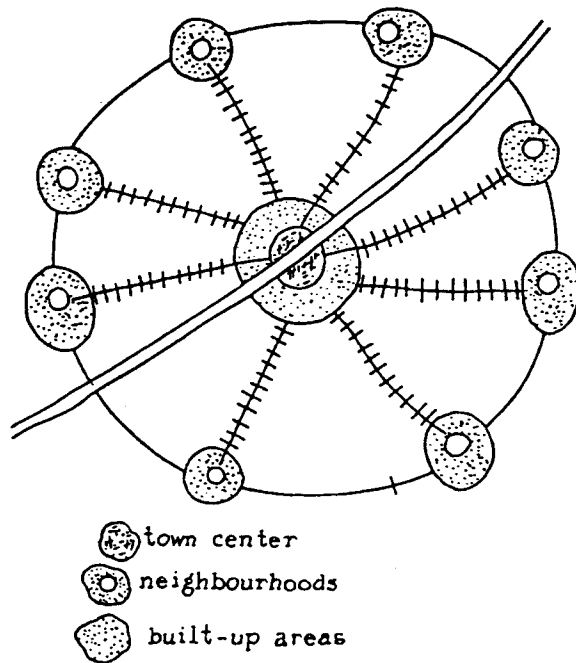
Mendasarkan pada kenampakan morfologi kotanya serta jenis perembetan areal kekotaan yang ada, Hudson (1970) mengemukakan beberapa alternatif model bentuk-bentuk kota. Pemilihan model-model ini hendaknya didasarkan atas sifat-sifat "*urban sprawl*" di atas serta kemungkinan "*trend*" (kecenderungan) perkembangan yang akan datang. Hal ini dimaksudkan supaya pemborosan sumberdaya tidak terjadi secara "*ngawur*". Sebagai contoh misalnya, untuk suatu kota yang pola perkembangan arealnya didominasi oleh "*ribbon development*" dan sudah membentuk "*ribbon city*" adalah tidak bijaksana apabila daerah seperti itu dipaksa untuk membentuk kompak membulat. Terlalu banyak pengorbanan kiranya harus dikeluarkan karena "*ribbon city*" tidak tercipta hanya dalam waktu yang pendek saja, tetapi melalui kurun waktu yang lama dalam proses interaksi antarelemen-elemen lingkungannya, maka "*beaded linear plan*" akan lebih sesuai (Hudson, 1972). Secara garis besar ada 7 buah model bentuk-bentuk kota yang disarankan, yaitu:

(1) Bentuk satelite dan pusat-pusat baru (*satelite and neighbourhood plans*)

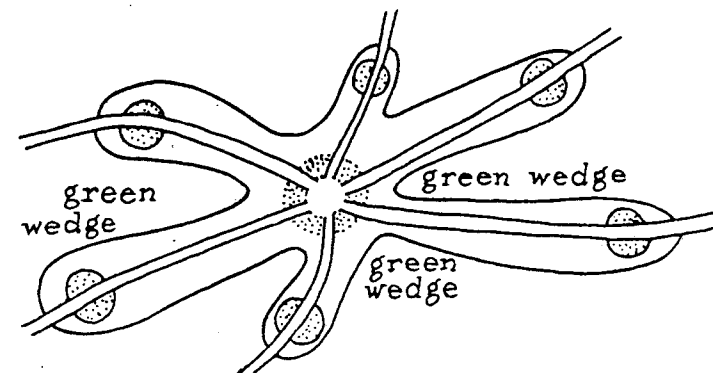
Dalam hal ini kota utama yang ada dengan kota-kota kecil disekitarnya (kota "satelit"*) akan dijalin hubungannya sedemikian rupa sehingga pertalian fungsional lebih efektif dan efisien. Dalam hal ini peningkatan prasarana dan sarana trans-

*Kota satelit adalah kota kecil yang berada di sekitar kota besar di mana kehidupan kotanya sangat ditentukan oleh keberadaan kota besar yang bersangkutan dalam arti ekonomi.

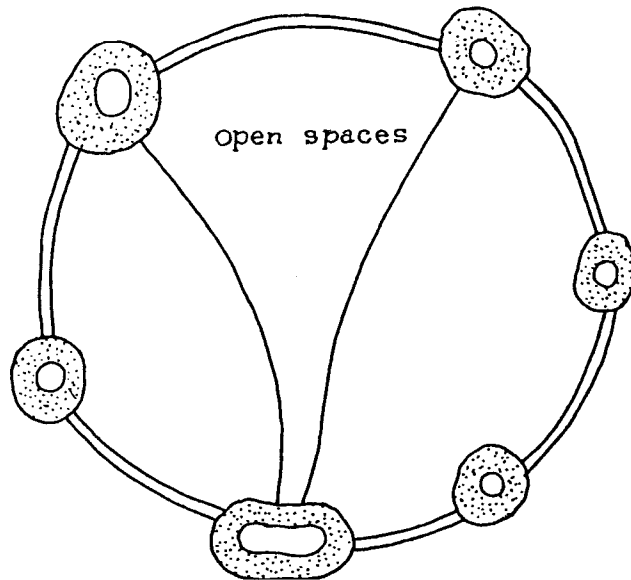
portasi dan komunikasi antara kota besar dan kota-kota satelit maupun antar kota satelit harus ditingkatkan sedemikian rupa. Pengembangan kota-kota satelit ini dapat berfungsi sebagai penyerap mengalirnya arus urbanit yang sangat besar ke kota utama dengan jalan meningkatkan fungsi-fungsi yang ada di kota-kota satelit sehingga memperluas "working opportunities" nya. Contoh: Kota Stockholm, London, Copenhagen, Jabotabek, Gerbang Kertasusila, Bandungraya. Dalam hal ini terlihat bahwa "*concentric development*" mendominasi perkembangan areal kekotaannya pada "*main urban center*" maupun pada kota-kota satelitnya.

Gambar 45
Perancangan pola kota satelit

(2) Bentuk stellar atau radial (*stellar or radial plans*)

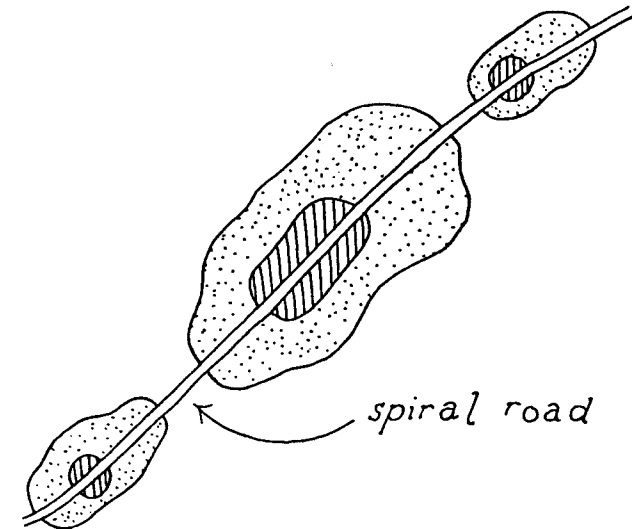
Bentuk ini paling cocok untuk kota yang perkembangan areal kekotaannya didominasi oleh "ribbon development". Pada masing-masing lidah hendaknya dibentuk pusat-pusat kegiatan kedua (*subsidiary centers*) yang berfungsi memberi pelayanan pada areal kekotaan yang letaknya agak jauh dari pusat kegiatan utama sementara itu pada bagian-bagian yang menjorok ke dalam direncanakan sebagai jalur (daerah) hijau dan berfungsi sebagai paru-paru kota, tempat rekreasi dan tempat olah raga bagi penduduk kota. Untuk menjaga kelestarian daerah hijau ini perlu di atur dalam undang-undang/ peraturan, sehingga apabila ada pelanggaran akan diancam oleh sanksi-sanksi. Dengan demikian, kelestarian jalur hijau yang sangat didambakan oleh penduduk kota dapat dijaga.

Gambar 46
Perancangan Kota Stellar

(3) Bentuk cincin (*circuit lineair or ring plan*)

Dalam bentuk ini, sebenarnya terdiri dari beberapa pusat kota yang berkembang disepanjang jalan utama yang melingkar. Di bagian tengah wilayah tetap dipertahankan sebagai daerah hijau/terbuka (*open spaces*). Masing-masing pusat mungkin dapat berkembang menjadi kota-kota besar.

Gambar 47
Perancangan bentuk cincin

Suatu sistem transportasi juga dibangun melalui bagian tengah untuk dipakai sebagai jalan pintas. Masing-masing pusat akan berkembang dengan baik apabila masing-masing pusat ini mempunyai fungsi-fungsi khusus yang berbeda satu sama lain, sehingga hubungan fungsional antara pusat-pusat yang ada dapat berjalan dengan baik dan berkembang. Contoh

nyata dari pada "*ring cities*" adalah "*Randstad Holland*" di Negeri Belanda, yang menghubungkan pusat-pusat kota Utrecht, Rotterdam, Denhaag, Harlem, Amsterdam dan beberapa kota-kota kecil lainnya.

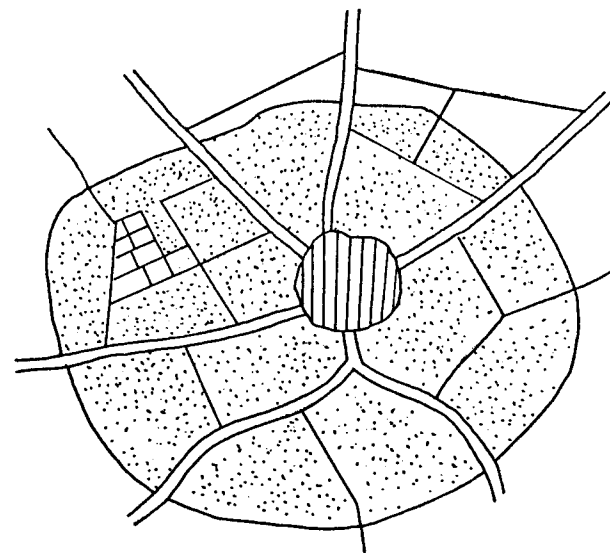
Gambar 48
Peruangan Bentuk Linair Bermanik

(4) Bentuk lineair bermanik (*Beaded Lineair plan*)

Disebut demikian lantaran bentuknya menyerupai untaian manik-manik. Oleh karena pertumbuhan areal kekotaannya hanya terbatas di sepanjang jalan utama maka pola umumnya adalah lineair. Beberapa pusat kekotaan yang lebih kecil tumbuh di kanan kiri daripada pusat kekotaan utamanya. Memang, dalam bentuk ini terbuka kesempatan luas untuk berkembang ke arah samping yang belum berkembang, sepanjang di sana tidak terdapat kendala-kendala fisikal yang

berarti. Di pinggir jalan, biasanya ditempati oleh bangunan-bangunan komersial, seperti toko atau usaha-usaha lainnya serta industri-industri, sedang di bagian belakangnya ditempati perumahan penduduk.

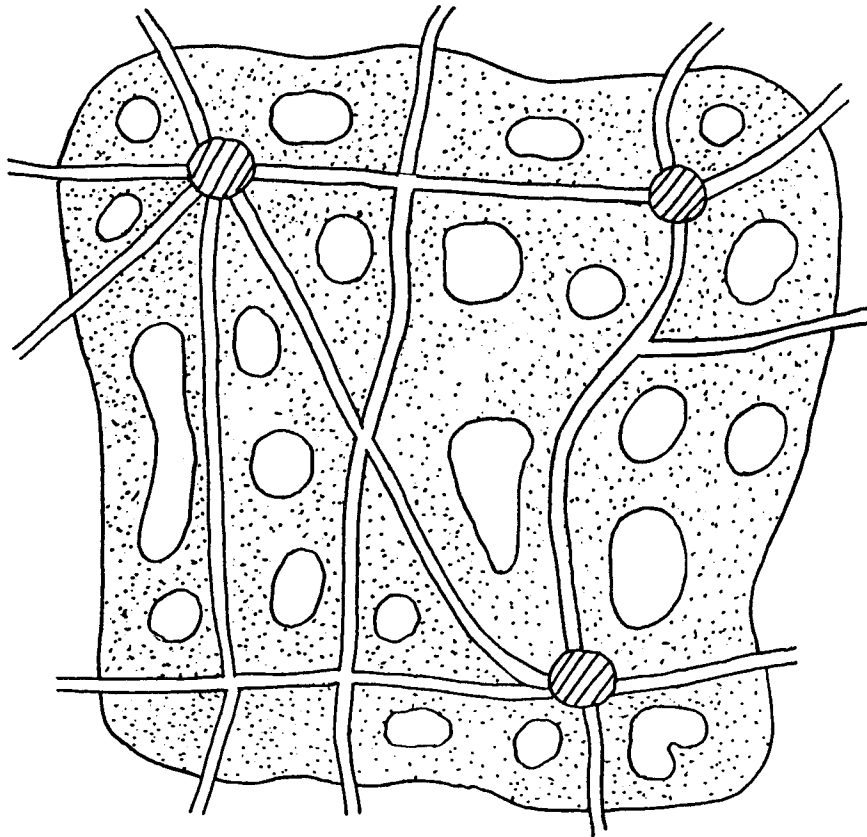
(5) Bentuk inti/Kompak (*The Core or Compact plan*)

Tipe ini memungkinkan terciptanya konsentrasi bangunan yang banyak pada areal yang relatif kecil. Perkembangan areal kekotaannya biasanya lebih didominasi oleh perkembangan vertikal. Bangunan-bangunan bertingkat banyak, terdapat di pusat kotanya sedangkan beberapa bangunan "*apartements*" di bagian luarnya dengan fasilitas-fasilitas olah raga dan rekreasi lainnya. Bangunan-bangunan tersebut menampung beberapa fungsi-fungsi seperti tempat tinggal, perdagangan, pertokoan, perbankan, hiburan dan lain-lain dan semuanya terletak pada blok yang sama. Untuk pembangunan fasilitas perumahan dan kegiatan penduduk, bentuk ini mempunyai nilai lebih, dibandingkan dengan bentuk-bentuk lain karena lebih efektif dan efisien secara ekonomis.

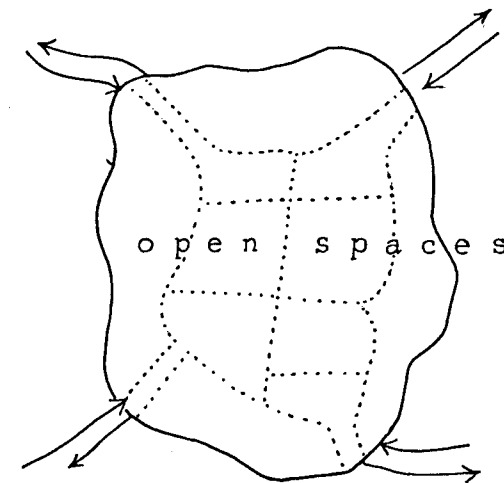
Gambar 49
Perancangan Bentuk Kompak

(6) Bentuk memencar (*dispersed city plan*)

Dalam kesatuan morfologi yang besar dan kompak ini terdapat beberapa "*urban centers*", namun masing-masing pusat mempunyai grup fungsi-fungsi yang khusus dan berbeda satu sama lain. Bentuk ini pertama kali disarankan oleh Frank Lloyd Wright sebagai bentuk yang mengatasi kelemahan-kelemahan yang ada pada "*compact city*". Ditinjau dari segi ruang memang tampak adanya penghamburan/pemborosan (lavish) dan kurang memusat sifatnya. Unit-unit yang tersebar tersebut antara lain daerah perumahan sendiri, gedung-gedung pemerintahan sendiri, pabrik-pabrik sendiri, kantor-kantor sendiri dan masing-masing unit ini dipisahkan oleh "open spaces" yang luas dan masing-masing unit dihubungkan dengan jaringan transportasi-komunikasi yang baik.

Kota yang secara morfologis mempunyai bentuk seperti ini memang mendatangkan suasana kehidupan "*rural urban*" yang nyaman, suasana fasilitas perkotaan tetapi suasana atmosphere perdesaan. Keberadaan "*open spaces*" memang sangat diperlukan oleh kehidupan kota. Mengenai beberapa fungsi daerah hijau ini telah dikemukakan pada paragraf terdahulu.

Gambar 50
Perancangan Memancar

(7) Bentuk kota bawah tanah (*under ground city plan*)

Kenampakan morfologinya tidak dapat diamati pada permukaan bumi karena struktur-struktur perkotaannya dibangun di bawah permukaan bumi. Hal ini dilandasi oleh suatu asumsi, apabila rel kereta api dan jalan darat dapat dibangun di bawah tanah, mengapa fungsi-fungsi perkotaan seperti pertokoan, perumahan, perkantoran tidak bisa direalisasikan. Beberapa fungsi-fungsi perkotaan memang sudah di coba di beberapa kota di Jepang seperti di Tokyo, Osaka dan beberapa yang lain. Daerah di atas "under ground city" akan tetap berfungsi sebagai jalur hijau, atau daerah pertanian yang akan selalu hijau. Kota macam ini memang masih merupakan sesuatu hal yang "*beyond 2000*" karena realisasi keseluruhannya belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Kemajuan teknologi akan menjawab tantangan ini pada masa-masa yang akan datang.

Gambar 51
Perancangan Kota Bawah Tanah

3.6. *Lay Out Of Streets* (Pola Jalan) sebagai Indikator Morfologi Kota

Pola jalan di dalam kota merupakan salah satu unsur dari pada morfologi kota. Dalam uraian ini akan dikemukakan beberapa macam pola jalan kota-kota negara barat sebagai bahan referensi untuk analisis morfologi kota. Studi ini diharapkan mengilhami mereka yang berminat mempelajari daerah perkotaan, khususnya ditinjau dari segi geografi.

Di samping pola jalan, memang terdapat sejumlah komponen struktural lain daripada kota yang ikut mewarnai pola keruangan daripada kota yang berbeda-beda. Dari sekian banyak komponen morfologikal tersebut, "*lay out of streets*" merupakan komponen yang paling nyata manifestasinya dalam menentukan periodisasi pembentukan kota di negara barat. Ada 3 tipe sistem pola jalan yang dikenal, yaitu:

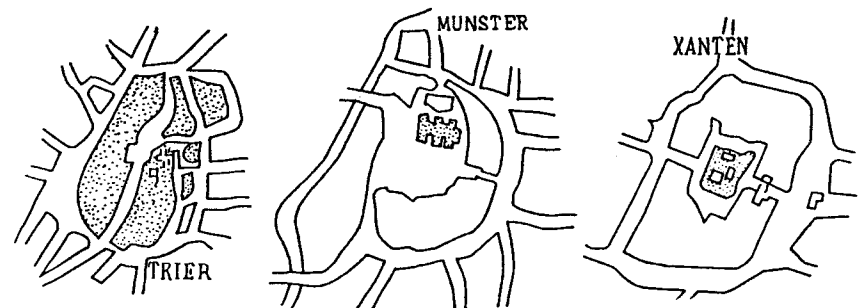
(1) Sistem pola jalan tidak teratur (*irregular system*)
(2) Sistem pola jalan radial konsentris (*radial concentric system*)
(3) Sistem pola jalan bersudut siku atau *grid* (*rectangular or grid system*) (Northam, 1975).

3.6.1. Pola Jalan Tidak Teratur (*irregular system*)

Pada sistem ini terlihat adanya ketidakteraturan sistem jalan baik di tinjau dari segi lebar maupun arah jalannya. Begitu pula perletakan rumah satu sama lain tidak menunjukan keteraturan. Hal ini menunjukan tidak adanya peraturan/undang-undang/panduan/perencanaan untuk menertibkan unsur-unsur morfologi kotanya. Pada umumnya kota-kota pada awal pertumbuhannya, selalu ditandai oleh sistem ini, tetapi pada tahap perkembangan selanjutnya kota-kota negara barat akan mengikuti tipe-tipe yang mempunyai perencanaan

teratur. Menurut Dickinson (1961) hampir semua kota-kota di Inggris, Perancis, Belanda, Jerman Barat, Spanyol, Kota-kota Islam di Afrika Utara dan Timur Tengah pada awal pertumbuhannya, ditandai oleh sistem yang tidak teratur ini dan kini bisa dilacak pada bagian-bagian pusat kotanya.

Ketidakteraturan ini terlihat pada pola jalannya yang melingkar-lingkar, lebarnya bervariasi dengan cabang-cabang "culdesacs" yang banyak. Memang beberapa di antaranya tercipta karena keadaan topografi kotanya mangharuskan demikian, namun ternyata bagi koat-kota yang tidak mempunyai kendala medan yang kasar pun ternyata mempunyai pola jalan yang tidak teratur. Kelihatannya hal ini menandai hampir semua kota-kota di Eropa pada awal pertumbuhan kotanya. Kota-kota tua di Mesopotamia dan Lembah Sungai Nil pada era kuno serta kota-kota di Eropa pada abad pertengahan merupakan contoh kota-kota dengan pola jalan tidak teratur (gambar 52).

Gambar 52
Kota-kota dengan pola jalan tidak teratur (beberapa contoh)

Pada masa pertengahan ini kota berfungsi sebagai pusat keagamaan dan militer. Kota-kota pada umumnya lalu di beri benteng di sekelilingnya. Benteng-benteng yang mengelilingi ini pada umumnya terbentuk melingkar dan terdiri dari tembok-tembok yang kokoh serta parit-parit yang cukup lebar dan dalam di sekelilingnya (moat). Di bagian tengah dari sistem perbentengan ini terletak bangunan militer yang terkenal sebagai basis terakhir dari pertahanan. Tempat tinggal penguasa selalu berada di dalam perbentengan, juga tempat tinggal pegawai-pegawainya, tempat persediaan pangan dan gereja/chapel. Persediaan pangan diperoleh dari petani yang tinggal di sekeliling perbentengan. Memang, sistem perbentengan ini semula bukan merupakan suatu kota, namun kenampakan kekotaannya justru mulai tumbuh di sekitar benteng ini dan makin lama ada beberapa di antaranya yang mampu menjadi metropolitan. Fenomena yang khas pada kehidupan kota dalam pertengahan ini adalah tumbuh suburnya "guilds". Guilds adalah perkumpulan/persaudaraan orang-orang yang terlihat dalam kegiatan ekonomi yang tipenya sama dan membentuk kelompok penduduk yang produktif dan dalam "guilds" sendiri selalu ditandai oleh aspek-aspek religious yang kuat. Kehidupan komersial mulai berkembang di sini dan di dalam "guilds" tersebut kondisi produksi, distribusi dan pemasaran serta peranan pekerja-pekerja mulai meningkat.

Rumah-rumah penduduk pada zaman pertengahan kebanyakan bertingkat 2 atau 3 dalam deretan yang memanjang dan kadang-kadang menyatu lagi dalam deretan yang sama pada blok yang luas. Di tengah-tengahnya sering didapati lapangan. Rumah-rumah yang berdiri sendiri tidak umum terdapat. Alasannya karena memboroskan lahan dan menyulitkan pemanasan ruangan. Perkembangan selanjutnya pada

sistem perumahan ini adalah di buatnya sistem cerobong dan tempat perapian untuk penghangat ruangan. Di samping itu, sistem pembuatan tembok yang lebih baik, sistem peratapan yang dapat menghalangi penghamburan panas ruangan memungkinkan penghematan bahan bakar yang lebih baik. Sejalan dengan perkembangan ekonomi, rumah-rumah penduduk sebagian juga digunakan untuk usaha ekonomis antara lain perbengkelan, pergudangan dan lain sebagainya, sehingga permukiman kekotaan pada abad pertengahan ini kehilangan 2 sifatnya yang selalu didambakan oleh setiap penghuni, yaitu "*privacy and comfort*".

Sejalan dengan pertumbuhan kotanya, beberapa permasalahan tentang polusi, sanitasi mulai timbul. Pembuangan sampah dan kotoran-kotoran kota lainnya di buang seenaknya pada saluran air yang ada. Baru pada pertengahan abad 16 peraturan tentang sanitasi dan instalasi air minum mulai diperhatikan dan sampai pada abad 17 pipa-pipa air minum mulai dirasakan manfaatnya oleh warga kota. Berdasarkan perkembangan sejarahnya, letak geografisnya dan tipe perkembangannya, kota-kota abad pertengahan dapat digolongkan menjadi 3 kenampakan morfologis yang berbeda, yaitu:

(1) Kota-kota asli peninggalan zaman kekaisaran Roma
Kota-kota jenis ini biasanya mempertahankan sistem bersiku (*rectangular system*) pada daerah pusatnya, dan berkembang ke arah luar perlahan-lahan sebagai respons dari pada keadaan topografinya.

(2) Kota-kota yang tidak jelas nampak tentang peninggalan budaya sebelumnya (*Roma empire*). Perkembangan fisik kotanya terjadi secara spontan dengan pola jalan yang tidak teratur. Jalannya melingkar-lingkar dan beberapa di antaranya merupakan perkembangan dari jalan kereta atau lembu-lembu.

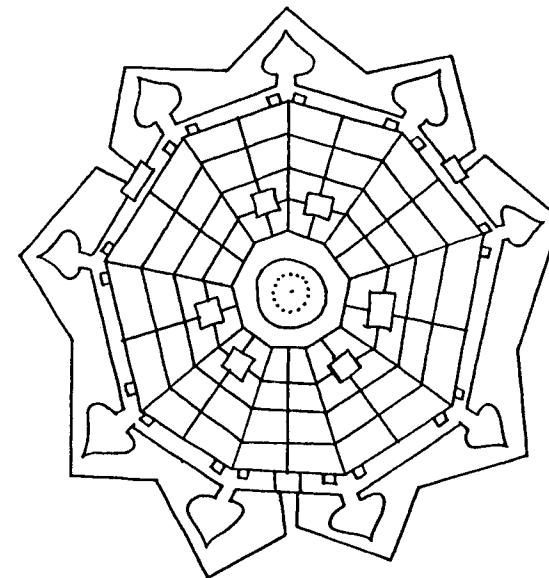
(3) Kota-kota yang telah mengalami sentuhan perencanaan sebelum permukimannya sendiri berbentuk (*planned town*). "*Grid-iron pattern*" jalannya menandai kenampakan morfologi kotanya dan bagian pusat diperuntukkan sebagai pasar atau "*assembly*" (tempat berkumpul penduduk kota). Karakteristik kota zm. pertengahan selalu ditandai oleh adanya "*castle*", *abbey* (bangunan untuk pemujaan); *cathedral* (gereja besar); *town hall* (balai kota); guild hall (bangunan untuk "guild"), *market place* (tempat untuk pasar), dinding besar dengan satu atau beberapa pintu gerbang.

3.6.2. Pola Jalan Radial Konsentris (*Radial Concentric System*)

Dalam sistem ini ada beberapa sifat khusus yaitu:

(1) mempunyai pola jalan konsentris.
(2) mempunyai pola jalan radial.
(3) bagian pusatnya merupakan daerah kegiatan utama dan sekaligus tempat pertahanan terakhir dari suatu kekuasaan. Daerah pusat ini dapat berupa: pasar, kompleks perbentengan, "kostil", kompleks ibadah (tempat pemujaan, gereja dan lain-lain).
(4) secara keseluruhan membentuk jaringan sarang laba-laba, sistem ini berkembang antara 1500 - 1800.
(5) punya keteraturan geometris.
(6) jalan besar menjari dari titik pusat dan membentuk "asterisk shaped pattern".

Dengan digunakannya alat angkut beroda, sistem radial konsentris ini kelihatannya lebih pas dibanding dengan sistem yang tidak teratur. (gambar 53)
Contoh ideal dari bentuk "*radial - concentric system*" (radiocentric).

Gambar 53
Palma Nouva (didirikan 1593)

Rancangan kota seperti ini dianggap sebagai "*baroque style*" (style yang menarik/fantastis). Rancangan ini sebetulnya timbul karena mengantisipasi makin majunya senjata-senjata dan taktik untuk berperang sehingga perlu dibuat sistem perkotaan dengan sistem perbentengan yang lebih aman. Bentuk seperti ini lebih sulit dibangun karena bentuknya yang lebih rumit namun juga menghalangi/menjadi kendala terhadap pertumbuhan lateral. Makin meningkatnya jumlah penduduk termasuk menjalarnya fungsi-fungsi dari daerah sekitarnya, di dalam kota timbul kepadatan penduduk yang tinggi. Daerah-daerah terbuka makin berkurang dan satu-satunya jalan, membangun bangunan-bangunan bertingkat yang lebih banyak (*vertical expansion*). Kalau dalam "medieval ages" kebanyakan bangunan bertingkat hanya 2/3 saja tetapi dalam

masa "*renaissance*" ini bangunan-bangunan menjadi bertingkat 4/5. Bahkan untuk kota Paris tua, misalnya bangunan-bangunan bertingkat 5/6, juga di Genewa tua dan Edinburg. Mulai saat itu timbul perspektif baru terhadap ruang kota, di mana jalan-jalan yang lebar dan indah merupakan simbul kota yang terpenting. "*Baroque city*" ini mempunyai beberapa "*broad aveunes*" dengan penataan hiasan-hiasan dan tatanan yang indah. Pada jaman sebelumnya (*medieval ages*) jalannya sempit-sempit dan tidak teratur. Jadi pada prinsipnya ada 5 alasan mengapa diciptakan sistem "*radio centris*" dengan jalan-jalan yang lebar dan indah ini yaitu:

(1) mulai digunakannya kendaraan beroda sehingga jalan-jalan yang tidak teratur dan sempit menjadi tidak cocok lagi.
(2) memudahkan mobilisasi militer dari pusat ke setiap wilayah di pinggir kota dan sekitarnya.
(3) memenuhi perspektif artistik.
(4) memperlancar kegiatan perdagangan (transportasi dan komunikasi lancar).
(5) memudahkan dan memperlancar karnaval.

Sejalan dengan ini beberapa istana dibangun dengan indahnya dan taman-taman dengan berbagai cara pengaturan yang sangat artistik, dan "*fountains*" yang indah.

Karena menariknya "*baroque cities*" seperti ini maka banyak pendatang-pendatang yang akan melihat-lihat keindahan kotanya sehingga mulai dibangun hotel-hotel yang besar sebagai suatu gejala baru di dalamnya. Kebanyakan kota-kota yang dibangun pada masa ini (abad 16-19) memang umumnya merupakan tempat tinggal raja-raja, pangeran dan juga bangunan-bangunan militer sebagai tempat menjaga keamanan kota dan sekitarnya. Lihat sebagai contoh kota Versailles,

Karlsruhe dan Postdam. Blok permukiman dengan "*open spaces*" yang terletak di tengah-tengah menjadi ciri pula dari pada "Baroque city" ini. Pada masanya tempat-tempat seperti ini khusus dihuni oleh penduduk kota golongan atas, walau pada perkembangannya kemudian juga dipenuhi oleh golongan yang lain.

Oleh karena bentuk kotanya sangat terikat oleh gambaran geometrisnya, seringkali implementasi rencananya tidak mengindahkan biaya yang harus dikeluarkan dan fungsi-fungsi kekotaannya. Khususnya untuk lokasi dengan keadaan permukaan lahan yang tidak rata maka pada tahap awal adalah meratakannya supaya sesuai dengan rencana, tanpa mengindahkan biaya-biaya untuk itu. Akibatnya, untuk saat sekarang bentuk-bentuk "baroque" tersebut tidak mampu mengakomodasikan kehidupan perkotaan pada saat ini dengan sifatnya "*plethora of wheeled vihicles*" (kendaraan beroda yang sangat banyak). Apabila semua kegiatan diarahkan pada satu titik pusat atau beberapa titik pusat oleh sistem transportasi yang radial maka (1) efisiensi gerakan sangat terhambat, (2) gerakan antara titik-titik yang ada di luar kota akan menjadi sulit dan lama karena lokasinya berlawanan (against the grain/ sungsang) dengan jalan-jalan utama (3) "baroque city" tidak dinamis karena pengembangannya hanya diarahkan pada titik tertentu saja dan akan statis seterusnya. Jenis ini tidak mudah dikembangkan ke arah luar maupun secara internal. (Northam, 1975).

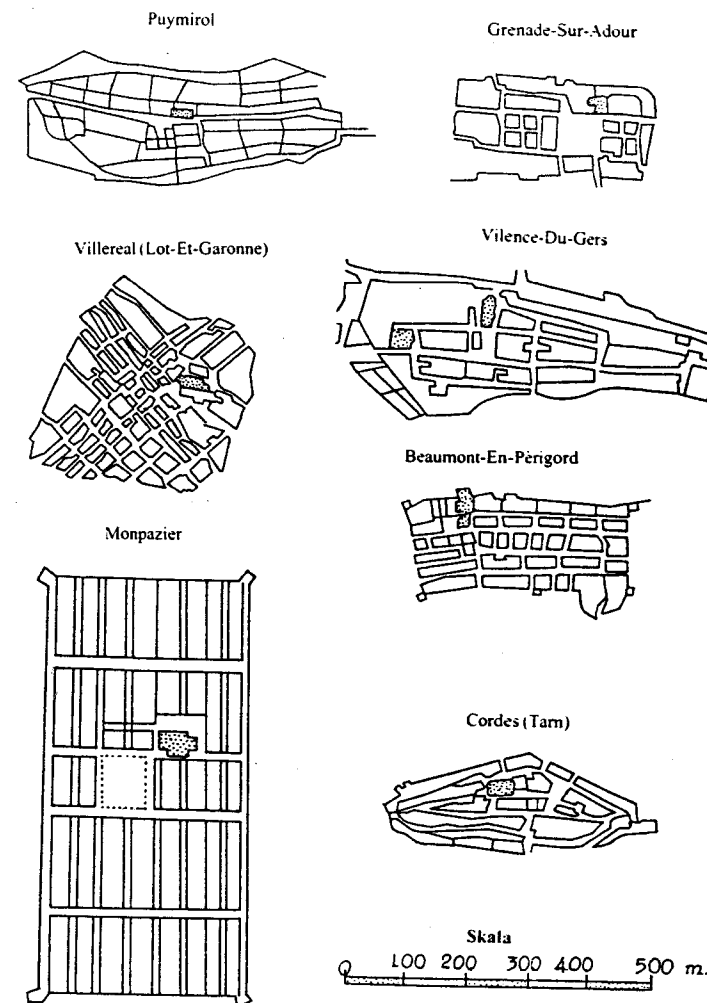
Walaupun "baroque cities" ditandai oleh beberapa kelemahan, namun keindahannya telah mengilhami pembangunan kota-kota besar lainnya pada abad 20 ini, seperti Tokyo, New Delhi, San Fransisco dan Chicago. Adanya komplek bangunan-bangunan umum, jalan-jalan utama yang lebar sistem yang kurang lebih radial, banyaknya daerah terbuka yang hijau

tidak lain diilhami oleh kejayaan dari pada "*baroque city*" ini. Tidak dapat disangkal lagi bahwa beberapa elemen tersebut sangat besar peranannya dalam menciptakan keindahan sesuatu kota. Salah satu perancang kota Baroque terkenal yaitu Francesco di Giorgio Martini (Itali).

3.6.3. Pola Jalan Bersiku atau Sistem Grid (Kisi) (The Rectangular or Grid System)

Sistem perencanaan jalan dengan pola kisi pertama kali dikenal di kota Mohenjo Daro (± 2500 SM), kemudian kota Dur-Sarginu (Assyria) ± 800 SM, di Yunani ± 600 SM. Kemudian pada 500-600 M perancangan sistem kisi ini meluas ke negara-negara barat. Bentuk ini kemudian di kenal dengan "bastides cities" (kota-kota benteng). Bagian-bagian kotanya di bagi-bagi sedemikian rupa menjadi blok-blok empat persegi panjang dengan jalan-jalan yang pararel longitudinal and transversal membentuk sudut siku-siku (Gambar 54). Jalan-jalan utamanya membentang dari pintu gerbang utama kota sampai alun-alun utama (pasar utama) pada bagian pusat kota. Banyak kota telah mengadopsi sistem grid ini dalam perancangan kotanya. Kota-kota di Amerika Serikat, misalnya banyak menerapkan sistem ini. Sistem ini merupakan bentuk yang sangat cocok untuk pembagian lahannya dan untuk daerah luar kota yang masih banyak tersedia lahan kosong, pengembangan kotanya akan nampak teratur dengan mengikuti pola yang telah terbentuk. Keuntungan lain dari pada "rectagular system" ini antara lain:

(1) *Shortest dimension on the street side*
(2) *Growing more lots sheet frontage*
(3) *Easier to assemble individual lots into larger unit* (seperti blok)

Gambar 54
Kota-kota Benteng dengan pola jalan bersiku empat persegi panjang dengan sistem Grid (Dickinson, 1961)

Sumber: Dikutip dari Northam (1979), hal. 49.

3.7. Pengaruh Perkembangan Transportasi terhadap Morfologi Kota

Berdasarkan studinya di kota-kota Amerika, Hebert (1976) mengemukakan bukti-bukti yang kuat akan pengaruh perkembangan prasarana transportasi terhadap morfologi kota. Karyanya di muat dalam "*Traffic Quarterly*" vol XXX, No. 4 bulan Oktober 1976 dengan judul atikel "Urban Morphology and Transportation". Menurut sarjana ini, kota di Amerika adalah kota-kota yang terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi. Dari mula pertamanya terbentuk sampai dengan perkembangan mutakhir kota-kota di Amerika, keadaan transportasi dan perkembangannya telah membentuk 8 kategori morfologi kota, yaitu: (1) morfologi kota pada masa dominasi transportasi berjalan kaki, (2) morfologi kota pada masa dominasi kereta binatang, (3) morfologi kota pada masa dominasi kereta listrik (trolley) kecil, (4) morfologi kota pada masa dominasi kereta api antar-kota, (5) morfologi kota pada masa dominasi automobile untuk antarkota, (6) morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan raya bebas hambatan antara kota-kota dan region, (7) morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan lingkar (gambar 55).

Dalam menterjemahkan kategorisasi tersebut, harus dipahami bahwa setiap kategori perkembangan selalu bersifat kumulatif dalam artian bahwa unsur-unsur perkembangan pada masa sebelumnya akan selalu mewarnai ciri-ciri perkembangan pada masa berikutnya. Dari ketujuh morfologi kota tersebut dapat digolongkan ke dalam 3 golongan besar berdasarkan sifat-sifat perembetannya, yaitu (1) Kategori morfologi kota dalam suatu pertumbuhan kompak; ini meliputi masa pejalan kaki, kereta binatang dan kereta listrik kecil, (2) Kategori morfologi kota dalam masa pertumbuhan leteral

meliputi masa perkembangan hubungan transportasi antar kota dan (3) Kategori morfologi kota pertumbuhan menyebar (leapfrog development) dengan ciri tumbuhnya pusat-pusat baru di sekeliling kota karena dibangunnya beberapa jalan lingkar. Masing-masing kategori morfologi tersebut akan dibahas secara ringkas.

Kategori 1: Morfologi kota pada masa dominasi pejalan kaki

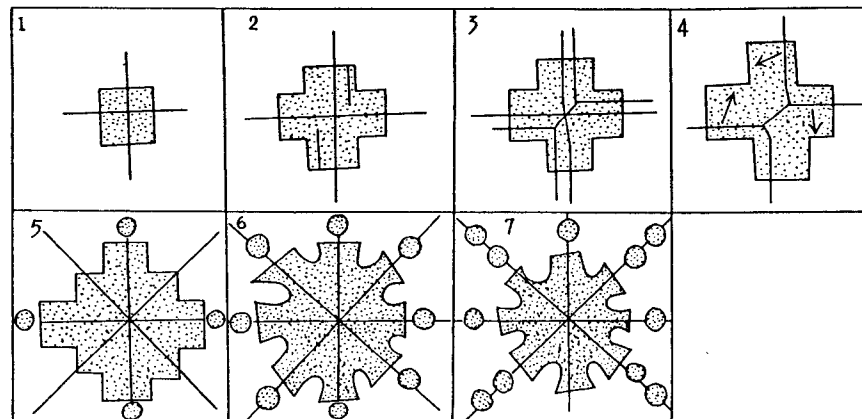
Pada saat itu, kotanya masih merupakan kota kecil dan merupakan kelompok tempat tinggal penduduk yang belum banyak. Mereka bertempat tinggal di kiri kanan jalan dan terkonsentrasi pada areal dekat perempatan jalan. Bentuknya relatif bulat atau mendekati bujur sangkar. Jarak jangkau komunikasi dan transportasi masih kecil.

Kategori 2: Morfologi kota pada masa dominasi kereta binatang

Di samping berjalan kaki, penggunaan binatang dan kereta yang ditarik binatang mulai memperlancar frekuensi komunikasi dan transportasi. Jarak jangkauan komunikasi dan transportasi juga bertambah besar. Sejalan dengan ini introduksi penggunaan mesin dalam bidang transportasi mulai dilaksanakan, khususnya pada satu atau dua jalur saja. Jumlah penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan mulai membesar dan mereka mulai menempati tempat-tempat sepanjang jalan yang ada, sehingga perluasan permukiman paling banyak terjadi di kiri kanan jalur transportasi. Kenampakan morfologi kotanya tidak lagi membulat atau bujur sangkar tetapi seperti salib. Kekompakan permukimannya masih nampak.

Kategori 3: Morfologi kota pada masa dominasi kereta listrik kecil

Pemakaian kereta bermesin pada periode ini mulai banyak dan semakin panjang serta jauh jangkauannya. Sistem rel khusus di dalam kota semakin padat. Bentuk kotanya masih kompak dan berbentuk salib. Jalur—jalur rel tidak hanya searah lagi tetapi hampir di sepanjang jalan utamanya juga dilengkapi pula dengan jalur-jalur khusus tersebut.

Gambar 55
Perubahan Morfologi Kota dan Kondisi Transportasi

Sumber: Herbert (1976).

Kategori 4: Morfologi kota pada masa dominasi kereta api antar kota

Kebutuhan angkutan dalam jumlah besar antar kota mengharuskan pemerintah untuk memperluas jaringan kereta api/listrik, di samping penggunaan mobil yang sudah mulai diperkenalkan. Perluasan permukiman mulai secara lateral banyak terjadi pada daerah-daerah sepanjang jalan yang sudah terbangun, sejauh ini kotanya masih berbentuk salib dan kompak. Perkembangan permukiman yang pesat menuntut pula perluasan jaringan transportasi darat lainnya.

Kategori 5: Morfologi kota pada masa dominasi mobil antarkota

Perkembangan penggunaan mobil maju sangat pesat. Derajat mobilitasnya sangat tinggi, baik di dalam kota maupun antarkota sangat mempengaruhi akselerasi pertumbuhan "built-up areas". Realisasi perluasan jaringan transportasi darat makin dirasakan pada daerah-daerah yang semula belum terjangkau alat-alat angkutan yang sudah ada. Bentuk kotanya tidak lagi seperti salib, tetapi berubah seperti bintang/gurita dalam artian bahwa perpanjangan lineairnya tidak hanya empat tetapi lebih dari itu. Di samping itu, di sekitar kota utama khusus pada jalur utama mulai tumbuh pusat-pusat baru yang dipisahkan oleh penggunaan lahan "non-urban". Pada masa ini, morfologinya tidak kompak lagi tetapi terserak (dispersed).

Kategori 6: Morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan bebas hambatan

Perkembangan transportasi dan komunikasi semakin kompleks, baik di dalam kota maupun antarkota. Kalau semula munculnya pusat-pusat kegiatan baru hanya pada jalan-jalan utama, pada masa ini peningkatan jalan-jalan baru telah menarik berdirinya pusat-pusat perkembangan baru. Bentuk kota yang tidak kompak dan terserak sejalan dengan membengkaknya lahan perkotaan pula. Proses desentralisasi baik permukiman penduduk maupun fungsi-fungsi perkotaan berjalan terus menerus dan makin meningkat frekuensinya dan volumenya. Hal ini sejalan dengan meningkatnya taraf hidup penduduk perkotaan khususnya golongan "konsolidator" dan "*status-seeker*" (Turner, 1968). Kemajuan telekomunikasi dan fasilitas angkutan umum memang sangat erat kaitannya dengan "centrifugal movement" tersebut.

Kategori 7: Morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan lingkar

Makin jauhnya perkembangan lineair dan makin banyaknya pertumbuhan pusat-pusat baru makin terasa pula arti pentingnya jalan-jalan lingkar (*ring roads*). Jalan-jalan lingkar ini terutama ditujukan untuk memperbaiki aksesibilitas daerah-daerah terpencil, memperlancar mobilitas penduduk, barang, jasa dan informasi, serta mengurangi beban kota utama akan lalu lintas kota. Percepatan pertumbuhan kenampakan kekotaan tidak dapat disangkal lagi. Khusus untuk negara-negara yang mengandalkan produksi pertanian di dalam sistem ekonomi nasionalnya pembangunan-pembangunan jalur trasportasi seperti ini perlu mendapatkan perhatian khusus.

Hal ini berkaitan dengan proses konversi lahan pertanian menjadi lahan non pertanian yang sekaligus berarti berkurangnya sumberdaya pertanian dan berkurangnya produktivitas lahan. Dampak yang ditimbulkannya mempunyai aspek yang sangat luas. Apakah lahan-lahan pertanian perlu dilindungi ataukah justru sebaliknya? Hal ini banyak tergantung pada ketersediaan lahan-lahan pertanian itu sendiri, sistem perekonomian negara, sistem orientasi perencanaan kota serta kepedulian perencana kota terhadap lingkungan. Dengan makin tingginya aksesibilitas, makin banyak pula pusat-pusat kegiatan yang baru. "*Leap-frog development*" akan berkembang dengan pesat. Mengenai dampak dari konversi lahan pertanian ke lahan perkotaan serta dampaknya dapat dibaca pada buku yang penulis beri judul Permasalahan daerah "urban fringe" dan beberapa alternatif pemecahannya. Bentuk kotanya sangat tidak kompak dan terserak.

3.8. Unsur-unsur Morfologi Kota Dunia

Uraian pada bagian ini mengemukakan elemen-elemen dominan daripada morfologi kota untuk Eropa, Amerika Utara, Asia dan Afrika. Mengenai gambaran kota-kota di Amerika Latin telah dibahas pada bagian terdahulu (lihat model Griffin Ford). Apa yang akan dikemukakan dalam bab ini adalah elemen-elemen "*townscape*" (lihat Smailes, 1955). Beberapa di antaranya adalah: (1) gaya arsitektur (*architektural styles*); (2) bahan bangunan (*building materials*); (3) sait dan fungsi (*site and function*); (4) sejarah dan budaya (*history and culture*); (5) ciri perencanaan dan pertumbuhannya (*planning and growth characteristics*).

3.8.1. Kota-kota Eropa (*European Towns*)

Sebagaimana kota-kota di bagian dunia yang lain, kota-kota di Eropa pun sangat bervariasi secara regional maupun historikal. Menurut Ewart Johns ada 3 zona karakteristik "*townscape*" di Eropa (Hudson, 1970).

Zone 1: Karakteristik "*townscape*" Eropa Selatan

"Townscape"(kenampakan kota)di kawasan Eropa Selatan terlihat menonjol dengan kekar (*boldly exposed*), kalem (*calm*) dan terlihat jelas batas-batasnya (*clear out*) yang terlihat nyata antara tipe-tipe Yunani (Greece) dan Romawi. Menurut Garnier and Chabot (dalam Hudson, 1970) mengemukakan ciri-ciri utama "*townscape*" dari kota-kota di Eropa Selatan adalah:

(1) jalan-jalannya sempit
(2) tembok-tembok yang tebal
(3) langit-langit yang tinggi
(4) kamar-kamar yang bertegel
(5) bangunan-bangunan yang menghadap ke utara
(6) balkon yang beratap
(7) halaman-halaman yang cukup lebar
(8) taman-taman yang indah dengan air mancur.

Zona 2: Karakteristik *Townscape* di Eropa Utara

"*Townscape*" yang dicirikan oleh sifat tertutup (terlindungi dengan pagar-pagar), kuat serta bangunan-bangunannya menjulang tetapi tidak teratur. Arsitekturnya bernafaskan romantik dengan rumah-rumah yang tinggi, sempit dengan gereja-gereja yang berornamenkan arsitektur Gothic.

Zona 3: Karakteristik Townscape di Eropa Tengah

Menunjukkan perpaduan antara gaya utara dan selatan. Beraneka ragam gaya bangunan baik tipe utara maupun tipe selatan banyak terdapat dan beberapa di antaranya memadukannya. Di Swis dan Austria banyak terdapat kenampakan "*baroque*" yang mewah dan indah sebagai peninggalan zaman "*renaissance*".

Secara garis besar kebanyakan kota-kota di Eropa baik Eropa daratan maupun kepulauan, unsur-unsur klasik dan romantik terlihat dengan jelas seperti halnya gaya "*baroque*" yang terlihat pada gereja-gereja atau istana-istana. Sebagai contoh di Inggris hampir separuh gedung-gedung umum dibangun dengan gaya klasik ala Yunani dan Romawi, tetapi untuk gedung-gedung perumahan aspek-aspek romantik lebih nampak. Memang terlihat nyata beberapa perbedaan antar kota satu dengan yang lain dan penyebabnya tidak lain adalah dalam hal sait, fungsi, arsitektur dan sejarahnya. Beberapa kota masih menunjukkan ciri-ciri abad pertengahannya dengan jalan-jalan yang sempit, berbelok-belok dan bangunan-bangunan yang tidak seragam bentuknya. Adapula yang masih menunjukkan jalannya yang lebar, permukiman kelas menengah ke atas yang indah dan taman-tamannya sebagai peninggalan abad 18 - 19. Banyaknya pabrik-pabrik dan gudang-gudang sebagai akibat revolusi menyemarakkan pula "*townscape*" kotanya. Rumah-rumah pekerja yang berderet, dekat pabrik merupakan kenampakan menarik tersendiri.

Kegiatan "*retailing*" and "*business*" banyak dibangun di pusat kota, sementara itu perumahan klas tinggi dibangun dipinggiran. Dalam perkembangannya kemudian, setiap kota menunjukkan perubahan yang mengarah ke bentuk-bentuk yang mirip satu sama lain, hal ini disebabkan adanya kese-

ragaman dalam hal materialnya dan metode strukturalnya dan makin meluasnya "*multiple- stores*".

3.8.2. Kota-Kota di Amerika Utara

Dengan melihat kota-kota di Amerika Utara maka kesan pertama yang timbul adalah perspektif baru sama sekali dibanding dengan apa yang terlihat di Eropa. Hanya sedikit sekali yang masih menunjukkan ciri-ciri kota lama. Kesan ke dua adalah digunakannya "grid iron plan" secara luas di kota-kota sehingga blok-blok permukiman perkotaan dan perkantoran tercipta dalam blok-blok empat persegi panjang. Kesan ke tiga adalah didominasinya pusat kota dengan gedung-gedung bertingkat banyak (*skyscrapers*), kesan ke empat adalah kepadatan lalu lintas yang tinggi pada jalan-jalan utama, kesan ke lima toko-toko modern di depan dengan gemerlap lampu-lampu, kesan ke enam adalah terdapatnya daerah tempat tinggal yang luas, pemandangan yang hijau di daerah-daerah pinggiran kota dengan rumah-rumahnya yang tidak bertingkat.

3.8.3. Kota-kota Asia dan Afrika

Telah banyak terlihat kota-kota di Asia maupun Afrika yang saat ini telah berubah ala: kota-kota barat. Dalam hal ini, pola jalannya tidak karuan dan kepadatan penduduk yang tinggi. Tidak seperti di Eropa, penduduk klas ekonomi tinggi di Asia-Afrika justru tinggal dekat dengan pusat kota. Pada kota-kota besarnya memang mulai ada segregasi dari pada kegiatan-kegiatan/fungsi-fungsi perkotaan lebih jelas dari pada kota-kota kecil. Untuk kota-kota dari negara-negara bekas jajahan, terlihat sekali pengaruh perencanaan kota maupun gaya arsitektur penjajah. Biasanya pada kota-kota utamanya

terlihat kompleks perumahan/perkantoran/militer/fungsi-fungsi lain yang dibangun dan di desain sesuai dengan standard negara-negara penjajah. Mempunyai "lower skyline" dibanding dengan kota-kota barat yang mempunyai "higher skyline". Salah satu hal yang menyolok lagi adalah berkembangnya permukiman kumuh dan liar di kota-kota Asia dan Afrika, sebagai akibat mengalirnya penduduk perdesaan (dengan pendidikan dan skill yang rendah) ke kota dengan maksud untuk bekerja. Daerah-daerah kumuh, liar yang luas ini dikenal dengan istilah "*shanty (gubug) town*" atau "*bidonville* (Perancis), *favella* (Brazil), *barrio* (Venezuela), *Callampa* (Chile) dan *villa de miseria* (Argentina) atau daerah "gubug derita" (di Indonesia). Pada kawasan ini sangat jelek kondisi permukiman dan lingkungannya, sedikit sekali rumah permanen, jalannya becek, tak ada air ledeng, sedikit sekali fasilitas kesehatan lingkungan, sanitasi sangat jelek, kekurangan fasilitas listrik dan air minum dan lain sebagainya. Fasilitas pendidikan kesehatan sangat minimal. Perumahannya biasanya hanya di buat dari bahan seadanya seperti seng bekas, karton, kayu, bambu, plastik yang sangat kecil-kecil. Di beberapa negara mulai ada perhatian untuk memperbaiki kawasan seperti ini antara lain dengan sistem rumah susun. Mengenai seberapa jauh ke "efektif" an dan ke "efisien" an dari pada rumah susun dalam mengentaskan kemiskinan dan memperbaiki permukiman dan lingkungan memang perlu pengkajian yang lebih mendalam, karena hal yang satu ini menyangkut aspek-aspek kehidupan yang luas antara lain fisik, sosial, ekonomi, psikologi dan kultural.

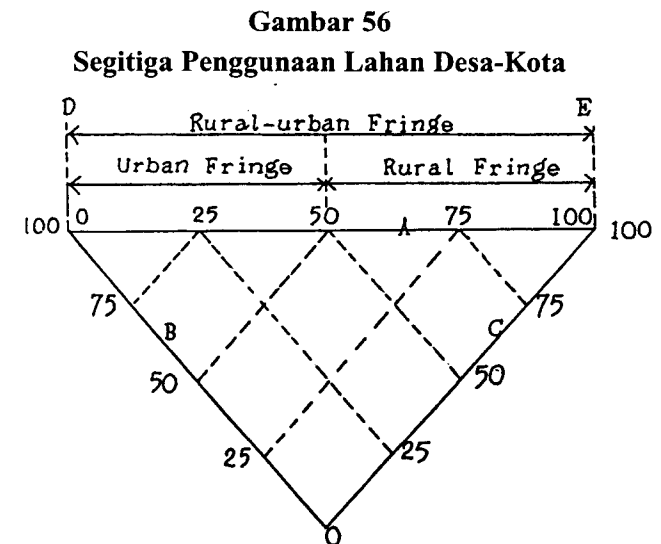
3.9. Penggunaan Lahan sebagai Deferensiator Struktural Keruangan Kota Regional

Pembicaraan di depan lebih ditekankan pada struktur keruangan kota lokal dalam artian bahwa struktur keruangan yang ditinjau terbatas pada areal kekotaan yang secara morfologis kompak dan bentuk penggunaan lahannya seluruhnya berorientasi non-agraris. Diskusi dalam paragraf ini menyoroti apa yang disebut sebagai "*regional city*" (kota regional). Kota regional tidak lain merupakan wilayah tertentu yang keberadaannya jauh lebih luas daripada "*local city*" dan secara morfologis meliput seluruh daerah-daerah di sekitar kota yang terkena pengaruh bentuk-bentuk penggunaan lahan kekotaan. Seberapa jauh penetrasi bentuk-bentuk penggunaan lahan kekotaan ini memang tergantung pada banyak faktor. Kemudahan transportasi dan komunikasi dari dan ke daerah-daerah di sekitar kota utama, kondisi topografis, kondisi hidrografis, ada dan tidaknya "*zoning regulations*" adalah beberapa di antara sekian banyak faktor yang mempengaruhi jarak jangkau penetrasi.

Penggunaan lahan sebagai salah satu produk kegiatan manusia dipermukaan bumi memang menunjukan variasi yang sangat besar, baik di dalam kota lokal maupun di dalam kota regional. Pemahaman bentuk-bentuk penggunaan lahan yang mewarnai daerah terbangun (*built-up area*), daerah peralihan kota-desa serta daerah perdesaan sendiri merupakan suatu hal yang prinsipiil untuk melakukan diferensiasi struktur keruangannya. Di samping itu, pemahaman istilah "urban" dan "rural" juga perlu mendapat perhatian khusus. Dua istilah ini pada umumnya dianggap sebagai dua istilah yang saling bertentangan. Kata "urban" adalah kata sifat yang berkaitan dengan kehidupan kekotaan dan kata "rural" berkaitan dengan kehidupan kedesaan. Aspek kehidupan itu sendiri, baik kekotaan maupun kedesaan menyangkut aspek politik, sosial, ekonomi, budaya, psikologi, teknologi dan fisik. Dalam membahas pendekatan morfologikal ini, seseorang selalu menekankan pada aspek fisik dan satu di antaranya adalah penggunaan lahan.

Untuk membedakan jenis penggunaan lahan kekotaan dan penggunaan lahan kedesaan, pada umumnya keterkaitan jenis-jenis tersebut dengan lahan pertanian menjadi fokus utamanya. Memang diakui bahwa sebagian besar jenis penggunaan lahan kedesaan selalu berasosiasi dengan kegiatan pertanian, namun diakui pula bahwa ada lahan kekotaan yang digunakan untuk kegiatan-kegiatan pertanian dan ada pula lahan-lahan kedesaan yang lebih berkaitan dengan kepentingan non-pertanian. Dengan demikian, akan muncul istilah "*urban agricultural land*" dan "*rural agricultural land*". Yang tersebut pertama adalah lahan-lahan yang berada di daerah kekotaan (secara morfologikal) yang dipergunakan untuk maksud-maksud pertanian (dalam arti luas, termasuk peternakan atau perikanan). Lihat saja sebagai contoh lahan yang dipergunakan untuk peternakan burung perkutut "Bangkok", peternakan ikan hias, pertanian anggrek dan lain sebagainya. Memang ditinjau dari segi "luas" lahannya tidak seberapa, tetapi dalam artian ekonomis, beberapa contoh di atas menghasilkan nilai ekonomi yang jauh lebih tinggi dari lahan yang luas di daerah perdesaan. Contoh-contoh "rural agricultural land" banyak sekali dan sangat umum terdapat di daerah perdesaan antara lain, persawahan, tegalan, kebun campuran dan lain sebagainya. Dengan demikian mengidentikkan pertanian dengan kedesaan atau non-pertanian dengan kekotaan tidak seratus persen betul namun berhubung proporsi kegiatan "*urban agriculture*" ini dibandingkan dengan "*urban non agriculture*" adalah sangat sedikit, maka keberadaannya selalu diabaikan. Demikian pula

halnya dengan "*rural non agriculture*" di daerah perdesaan, dan sementara itu "*rural agricultural land*" mendominasi jenis penggunaan lahan di daerah perdesaan dan "urban non agriculture" mendominasi jenis penggunaan lahan di daerah perkotaan. Atas dasar inilah kedua jenis penggunaan lahan di daerah perdesaan dan "*urban non agricutural land*" mendominasi jenis penggunaan lahan tersebut merupakan label bagi perdesaan di satu sisi dan perkotaan di lain sisi. Pengertian "dominasi" masih selalu digunakan untuk setiap pembahasan struktur keruangan ditinjau dari jenis penggunaan lahannya. Permasalahan utama sebenarnya terletak pada daerah peralihan dari kenampakan "betul-betul kekotaan" (real urban)" ke kenampakan "betul-betul kedesaan"(real rural). Di daerah peralihan inilah masalah dominasi seakan-akan menjadi kabur. Khususnya untuk daerah-daerah yang menunjukkan "gradual transformation" dari kekotaan menjadi kedesaan atau sebaliknya. Namun demikian, dengan pendekatan-pendekatan tertentu diferensiasi dan penghitungan luas masing-masing jenis penggunakan lahan dapat dikerjakan, antara lain dengan "*Grid system approach*", "*administrative approach*" atau "*physical approach*". Dari penghitungan luas penggunaan lahan pada masing-masing sel (dalam "*grid system approach*"), atau "*areal unit*" (dalam *administrative dan physical approach*), persentasi orientasi penggunaan lahannya dapat diketahui dan sekaligus dapat ditentukan ke sub-zona mana masing-masing sel(*unit area*) tersebut. Untuk melihat aplikasi pendekatan-pendekatan ini, pembaca dipersilahkan melihat artikel penulis yang berjudul "*Urban environment Assessment: Special Reference to Terrestrial and Aerial Photographic Approach" di dalam "The Indonesian Journal of Geography*" Vol. 15-16 Nos. 49-51, Juns 1985- June 1986, pp. 75-99 dan Peranan Teknik penginderaan Jauh Dalam Evaluasi Lingkungan Permukiman Kota.

Salah satu cara penghitungan dominasi jenis penggunaan lahan kekotaan maupun kedesaan diusulkan oleh Robin Pryer (1971). Dalam teknik yang dikemukakan, Pryor menghitung persentase penggunaan lahan kekotaan, persentase penggunaan lahan kedesaan dan persentase jarak dari lahan kekotaan utama (*built-up land*) ke lahan kedesaan utama. Ketiga komponen ini digabungkan sedemikian rupa di dalam segitiga penggunaan lahan desa-desa (*rural-urban land use triangle*). (Gambar 56)

Gambar 56

Segitiga Penggunaan Lahan Desa-Kota

A : *Percentage Distance Urban to Rural land*
B : *Percentage Urban Land Use*
C : *Percentage Rural Land Use*
D : *Boundary of Built-up Urban Area*
B : *Boundary of Solely Rural Land.*

Penciptaan model ini didasari oleh ide transformasi gradual (*gradual transformation*) dari kota ke desa atau sebaliknya. "*Distant Decay Principle*" juga berlaku disini, di mana makin jauh dari daerah "*real urban*" makin kabur kenampakan kekotaannya dan makin jelas kenampakan kedesaannya. Dengan kata lain dapat diungkapkan bahwa makin mendekati daerah kekotaan (dalam artian morfologikal) dominasi bentuk-bentuk penggunaan lahan kekotaan makin besar dan begitu pula sebaliknya. Pryor mengemukakan 4 macam istilah untuk sub zone yang berbeda-beda di dalam "*regional city*" (istilah Russwurm, 1975) ini, yaitu: (1) *urban area*; (2) *urban fringe*; (3) *rural fringe* dan (4) *rural area.*

"*Urban Area*" adalah daerah yang bentuk penggunaan lahannya betul-betul berorientasi non pertanian, sedangkan "*rural area*" adalah daerah yang bentuk penggunaan lahannya betul-betul berorientasi pertanian. Yang menjadi permasalahan dalam upaya diferensiasi zona ini adalah daerah yang terletak antara "*urban area*" dan "*rural area*". Pryor (1977) menamakan daerah ini sebagai "*rural-urban fringe*" yang secara lengkap di definisikan sebagai berikut:

> *The rural-urban fringe is the zone of transition in land use, social and demographic characteristics, lying between (a) the continously built-up urban and sub-urban areas of the central city, and (b) the rural hinterland, characterized by the almost complete absence of non-farm dwellings, occupations and land use, and of urban and rural social crientation an incomplete range and penetration of urban utility services; uncordinated zoning or planning regulations; areal extension beyond although contiguous with the political boundary of the central city; and an actual and potential increase in population density, with the current density above that of surrounding rural districts but lower than the central city. These characteristics may differ both zonally and sectorally, and will be modified through time.*

Walaupun dalam definisi di atas disinggung masalah karakteristik sosial dan demografis, ternyata kedua hal ini hanya sedikit dibahas, yaitu mengenai kepadatan penduduk dan mata pencaharian. Sebagian besar indikator diturunkan dari unsur-unsur morfologikal permukiman, antara lain: (1) "*nonfarm cwellings*", (2) "*land use*", (3) "*utility services*" dan (4) "*areal extension*". Berdasarkan "rural-urban land use triangle", daerah "*rural-urban fringe*" masih dapat dibedakan menjadi 2 subzona yang berbeda, yaitu (1) urban fringe dan (2) rural fringe. Dominasi kenampakan morfologikalnya menjadi tumpuan utama dari diferensiasi ini. Masing-masing subzona dijelaskan sebagai berikut:

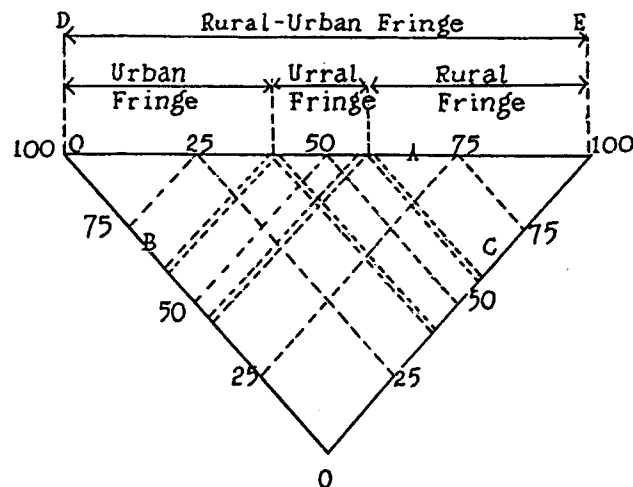
> *The urban fringe is the subzone of the rural-urban fringe which is in contact and contiguous with the central city, exhibiting a density of occupied dwellings higher than the median density of the total rural-urban fringe a high proportion of residential, commercial, industrial and vacant as distinct from farmland - and a higher rate of increase in population density, land use conversion, and commuting. The Rural fringe is the zone of the rural-urban fringe which is contiguous with the urban fringe, exhibiting a density of occupied dwellings lower than the median density of the total rural-urban fringe, a high proportion of farm as distinct from non-farm and vacant land, and a lower rate of increase in population density, land use conversion and commuting.*

Walaupun secara kuantitatif, Pryor mengemukakan masalah dominasi penggunaan lahan sebagai dasar pengenalan subzone, namun masih terdapat hal-hal yang membingungkan, khususnya pada daerah-daerah yang proporsi penggunaan lahan kekotaannya seimbang dengan proporsi penggunaan lahan kedesaan.

Dalam model penggunaan lahan tersebut, batas "*urban fringe*" dengan "*rural fringe*" berada pada garis pertengahan

antara kedua subzona tersebut. Namun perlu di ingat, bahwa pembatas ini tidak berujud sebagai garis belaka, melainkan sebagai suatu zona pula. Oleh karenanya, penulis menambahkan subzona baru untuk diferensiasi subzone pada daerah yang terletak di antara "*urban fringe*" dan "*rural fringe*". Berturut-turut pembagian subzona nya menjadi (1) *urban area*; (2) *urban fringe*; (3) *urral fringe*; (4) *rural fringe* dan (5) *rural area* (Gambar 57).

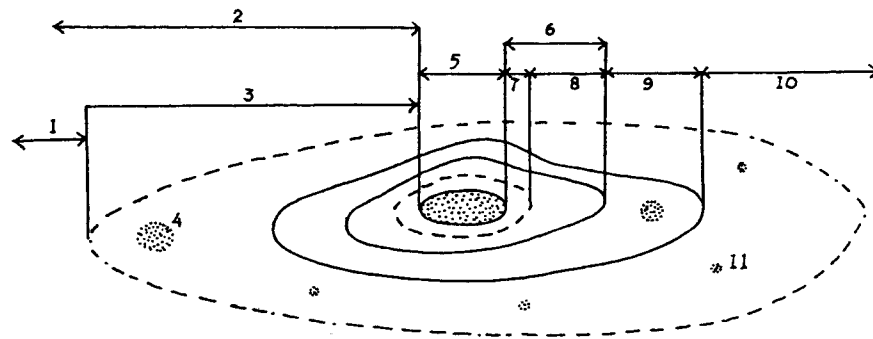
Gambar 57

Model Segitiga Penggunaan Lahan Desa-Kota yang dilengkapi (Hadi Sabari Yunus)

A : *Percentage Distance Urban to Rural Land*
B : *Percentage Urban Land Use*
C : *Percentage Rural Land Use*
D : *Boundary of Built-up Urban Area*
E : *Boundary of Solely Rural Area/Land*

"*Urban area*" adalah daerah di mana 100% penggunaan lahannya berorientasi kekotaan: "*Urban Fringe area*" adalah

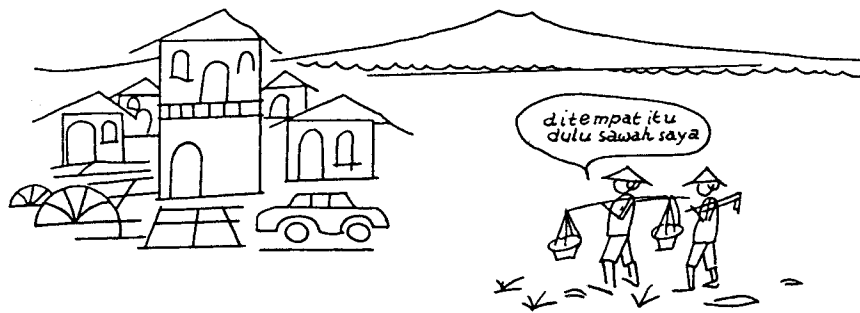
daerah (zona) yang sebagian besar penggunaan lahannya didominasi oleh bentuk-bentuk penggunaan lahan kekotaan (> 60% penggunaan lahannya berupa "urban land use" dan < 40% penggunaan lahannya berupa "*rural land use*"). "*Urban fringe area*" terrentang dari titik perbatasan "urban built up land" sampai ke jarak 40% dari titik tersebut (dihitung dari keseluruhan jarak dari "real urban" ke "*real rural*"). "*Rural fringe*" adalah subzona yang persentase penggunaan lahan kekotaannya seimbang dengan persentase penggunaan lahan kedesaannya. Perbandingan antara keduanya berkisar 40% sampai dengan 60% di mana penjabarannya adalah: > 40% penggunaan lahan kekotaan/kedesaan < 60%. Pada kondisi seperti ini, suatu zona menunjukkan perbandingan penggunaan lahan kekotaan yang seimbang dengan penggunaan lahan kedesaan dan dalam jangka waktu yang relatif pendek, transformasi struktural penggunaan lahan akan terjadi walaupun tidak secepat pada subzona "*urban fringe*". Sementara itu subzona "*rural fringe*" memang didominasi oleh penggunaan lahan kedesaan, di mana > 60% persentase penggunaan lahannya berupa bentuk-bentuk penggunaan lahan kedesaan. Transformasi struktur penggunaan lahannya berjalan lebih lambat dari pada subzona "*rural fringe*". *Rural area* adalah suatu daerah yang 100% penggunaan lahannya berupa bentuk-bentuk penggunaan lahan yang berorientasi agraris. Proses transformasi struktur penggunaan lahan tersebut, secara umum berkaitan dengan faktor jarak dari "built-up area", namun pada daerah-daerah yang terletak di sepanjang jalur transportasi dan pada lokasi-lokasi dekat dengan persimpangan jalan lingkar dan radial, "*distant decay principle*" yang berkaitan dengan akselerasi transformasi struktur penggunaan lahan tidak berlaku. Mengapa? Ingat akan tesis Berry (1963) tentang distribusi nilai lahan.

Pendapat Pryor di atas agak sedikit berbeda dengan apa yang dikemukakan oleh Russwurm (1975), khususnya pada daerah-daerah yang terletak antara "*real urban*" dan "*real rural*". Sarjana ini mengemukakan tiga *subzona*, yaitu (1) *inner fringe*; (2) *outer fringe*; dan (3) *urban shadow zone*. Daerah "*rural urban fringe*" (istilah Pryor) juga disamakan dengan "*urban fringe*" oleh Russwurm (Gambar 58).

Gambar 58
Model Struktur Keruangan dari "Regional City"
(Russwurm, 1975)

Keterangan gambar:

1. *Weekend and seasonal life space*
2. *Dispersed subsystem, urban field or city's countrysides*
3. *Maximum commuting zone*
4. *Urban node*
5. *Concentrated city or Core built-up area*
6. *Rural-urban fringe or urban fringe*
7. *Inner fringe*
8. *Outer fringe*
9. *Urban Shadow Zone*
10. *Rural hinterland*
11. *Isolated residence.*

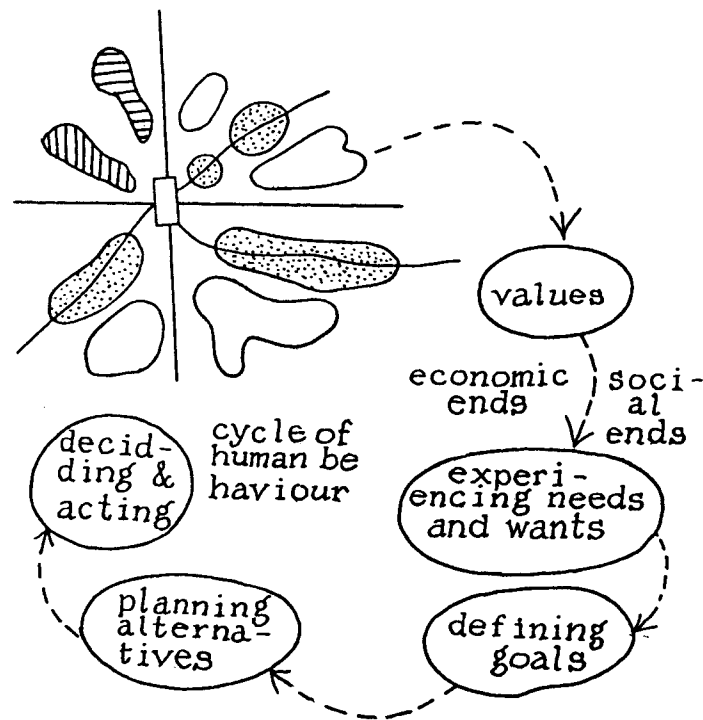
Sebagaimana sarjana lain, masalah dominasi menjadi dasar pengenalan subzona yang ada. "*Inner fringe*" ditandai oleh banyaknya konversi lahan pertanian ke lahan non-pertanian. Penetrasi pemilik-pemilik lahan bukan petani banyak terjadi pada subzona ini. Penggunaan lahan non-agraris mulai mendominasi subzona ini. "*Outer fringe*" adalah daerah/subzone di mana penggunaan lahan kedesaannya lebih dominan terdapat. Konversi lahan kedesaan menjadi lahan kekotaan, mulai banyak terjadi, tetapi frekuensinya tidak setinggi seperti dalam "*inner fringe*" subzona. Infiltrasi kenampakan kekotaan mulai nampak pada zona ini. Untuk kota-kota di negara barat, tipe-tipe penggunaan lahan seperti kuburan, lahan untuk penumpukan bangkai-bangkai mobil merupakan salah satu karakteristik "*outer fringe area*". Hal ini wajar karena bentuk-bentuk seperti itu memang menghendaki lahan yang luas dan murah. Pemilikan lahan masih didominasi oleh petani.

"*Urban Shadow Zone*" adalah zona di mana elemen-elemen morfologi kekotaan mulai menyusup, namun masih sangat sedikit. Zona ini berbatasan langsung dengan "*real rural area*". Suatu hal yang perlu diingat, bahwa pembagian zona-zona tersebut merupakan model konsepsual semata. Tidak semua kota selalu ditandai oleh urut-urutan subzone seperti di dalam model tersebut dan juga persebarannya tidak selalu merata kesegala arah. Hal ini banyak berkaitan dengan variasi lingkungan fisikal pada masing-masing kota yang tidak jarang berfungsi sebagai kendala ataupun pemacu terhadap perembetan kenampakan kekotaannya. Keberadaan jalur transportasi, titik-titik pertumbuhan ("*growing points*", istilah Harris dan Ullman), peraturan-peraturan zoning, spekulasi lahan adalah beberapa contoh unsur-unsur penyebab terjadinya distorsi model ideal tersebut. ❐

Bagian IV
Pendekatan Sistem Kegiatan (*Activity Systems Approach*)

PENDEKATAN ini secara komprehensif dapat diartikan sebagai suatu upaya untuk memahami pola-pola perilaku dari perorangan, lembaga-lembaga dan firma-firma yang mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan di dalam kota (*"behaviour patterns of individuals, institutions and firms which occur in spatial patterns"* (Chapin, 1965). Dalam hal ini yang menjadi penekanan analisis adalah unsur-unsur utama perilaku manusia serta dinamika perilaku manusia yang kemudian di dalam proses imbal dayanya telah mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan tertentu di dalam sesuatu kota. Untuk menjelaskan teorinya Stuart Chapin membangun suatu model yang menjelaskan mengenai kaitan antara elemen-elemen di atas (gambar 59).

Gambar 59

Model Chapin

(rangkaian tindakan dan pengaruh nilai-nilai yang menimbulkan perubahan pola penggunaan lahan kota)

Baik perorangan ataupun kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan. Menurut Chapin perilaku manusia yang timbul karena adanya nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok tersebut, tercermin di dalam suatu siklus yang terdiri dari 4 tahap/fase, yaitu:

(1) fase merumuskan kebutuhan (*needs*) dan keinginan (*experiencing needs and wants*).
(2) fase merumuskan tujuan-tujuan yang berkaitan dengan "needs" and "wants" tersebut (*defining goals*).
(3) fase membuat alternatif perencanaan (*planning alternatives*).
(4) fase memutuskan memilih perencanaan yang dianggap sesuai dan melaksanakan tindakan (*deciding and acting*).

Baik disadari atau tidak disadari, secara eksplisit atau implisit, bagi individu ataupun kelompok individu, di dalam kiprahnya di daerah perkotaan akan selalu menyebabkan terjadinya pola penggunaan lahan tertentu. Pola perilaku manusia dapat diamati dari sistem-sistem kegiatan yang dilaksanakan baik oleh perorangan maupun badan-badan swasta, pemerintah. Raonels (dalam Carter, 1975) menggolongkan sistem-sistem kegiatan tersebut menjadi 3, yaitu:

(1) Sistem kegiatan rutin (*routine activities*)
   - Yaitu aspek kegiatan utama individu yang dilaksanakan, seperti pergi belanja, ke kantor dan lain sebagainya.

(2) Sistem kegiatan terlembaga (*institutionalized activities*)
   - Yaitu kegiatan kelembagaan baik itu lembaga swasta maupun lembaga pemerintah yang difokuskan pada "*particular points*".

(3) Sistem kegiatan yang menyangkut organisasi daripada proses-prosesnya sendiri (*organization of process*)
   - Berbeda dengan butir kedua yang melihat dari "particular points" saja, tetapi dalam butir tiga ini menyangkut hubungan yang lebih kompleks (*cross relationships*) dengan berbagai sistem kegiatan yang lain, baik dengan perorangan, kelompok dan lembaga. Di sini akan tercipta "*linkage*" (pertalian) yang sangat banyak dalam satu sistem saja.

Pertautan di dalam sistem dapat diartikan sebagai bentuk hubungan antara berbagai pihak (lembaga, perorangan, kelompok) yang tercermin pada proses imbal daya yang berulang-ulang dan terus-menerus (dalam jangka waktu tertentu) dan di dalamnya dapat terdapat pergerakan penduduk saja, barang saja, informasi saja atau gabungan dari elemen-elemen tersebut.

Sebagai contoh misalnya adanya "*well defined legal area*" (suatu daerah yang resmi dan jelas) pada suatu kota (misalnya daerah permukiman) menurut pendekatan ini dapat muncul sebagai akibat dari adanya sistem-sistem kegiatan dan pertautan antara elemen-elemen di dalamnya dan terpadu sedemikian rupa dalam perujudan yang legal. Tempat tersebut dalam perkembangan sejarahnya memang berujud daerah tempat tinggal, sehingga ditempati oleh bangunan-bangunan perumahan, secara topografis memang menunjang untuk didirikan kompleks perumahan yang sehat dan layak, lokasinya tidak jauh dari tempat-tempat kerja, secara yuridis merupakan lahan yang pemilikannya jelas dan sah, pemasangan utilitas dan fasilitas umum tidak sulit, perletakan bangunan cukup teratur dan lain sebagainya, maka daerah ini memang wajar kalau berkembang menjadi kawasan permukiman. Dengan mengenal sistem-sistem yang ada dan identifikasi pertautan yang

muncul, maka komponen-komponen pembentuk pola penggunaan lahan dapat diamati. Mengapa pada daerah sepanjang jalan utama selalu ditempati oleh bangunan pertokoan, mengapa sebagian besar pemiliknya adalah orang Cina, mengapa penduduk di dekat dengan pusat kota di negara barat kebanyakan pekerja golongan rendah, mengapa terjadi "*filtering down process*" pada daerah-daerah dekat pusat kota dan mengapa terjadi "*filtering up process*" pada daerah pinggiran dan lain sebagainya? Semua pertanyaan sejenis dapat dijawab dengan melalui pendekatan kegiatan manusia/perilaku manusia (*activity systems approach/behavioral system approach*) dengan menekankan pada pengenalan sistem-sistem kegiatannya dan pertautan antarelemennya. Beberapa contoh teori untuk mengenal kaitan antara "*human behaviour* (perilaku manusia) dengan "*urban land use pattern*" (pola penggunaan lahan kota) akan dibahas berikut ini.

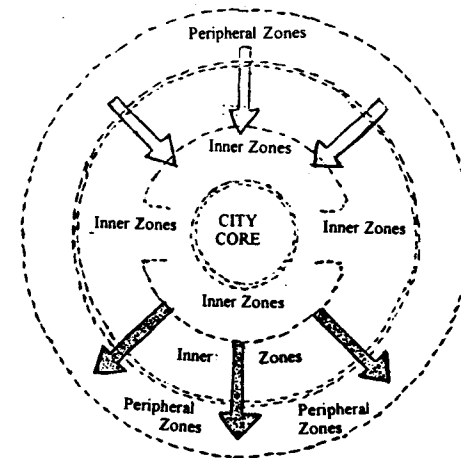
(1) Charles Colby (1933)

Pertama kali mencetuskan idenya tentang kekuatan-kekuatan dinamis yang mempengaruhi pola penggunaan lahan kota pada artikelnya yang berjudul "*Centrifugal and Ceatripetal Forces in Urban Geography*" pada tahun 1933 dan dimuat pada majalah "*Annuals of the Association of American Geography* vol. 23. Oleh karena di dalam kota terdapat kekuatan-kekuatan dinamis yang mempengaruhi pola penggunaan lahan kota maka pola penggunaan lahan kota sendiri tidak statis sifatnya. Penambahan dan pengurangan: bangunan-bangunan, pengubahan bangunan-bangunan, penambahan dan pengurangan fungsi-fungsi, perubahan julah penduduk, perubahan struktur penduduk, perubahan komposisi penduduk, perubahan tuntutan masyarakat, perubahan

nilai-nilai kehidupan dan aspek-aspek kehidupan (politik, sosial, ekonomi, budaya, teknologi, psikologi, religious dan fisikal) dari waktu ke waktu telah menjadikan kota menjadi bersifat dinamis dalam artian selalu berubah dari waktu ke waktu dan demikian pula pola penggunaan lahannya.

Secara garis besar, kekuatan-kekuatan dinamis ini dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu: (1) Kekuatan-kekuatan centrifugal (*centrifugal forces*); (2) Kekuatan-kekuatan centripetal (*centri petal forcess*). (lihat gambar 60)

Kekuatan sentrifugal adalah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fugsi perkotaan dari bagian dalam sesuatu kota menuju ke bagian luarnya. Kekuatan sentripetal adalah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan baik penduduk maupun fungsi-fungsi yang berasal dari bagian luar menuju ke bagian dalam daerah perkotaan. Kekuatan-kekuatan tersebut timbul karena adanya faktor pendorong dan penarik. Makin kuat faktor pendorong maupun penarik makin besar pula kekuatan tersebut dan sebaliknya makin lemah faktor pendorong dan penarik makin lemah pula kekuatan tersebut. Faktor pendorong adalah faktor-faktor yang terdapat di daerah asal pergerakan (*place of origin*) sedangkan faktor penarik adalah faktor-faktor yang terdapat di daerah tujuan pergerakan (*place of destination*). Faktor-faktor pendorong mempunyai sifat yang selalu bertentangan dengan faktor penarik baik bagi "*centrifugal movement*" maupun "*centri-petal movement*". "*Centri-fugal movement*" (pergerakan sentrifugal) adalah pergerakan penduduk maupun fungsi-fungsi yang berasal dari bagian dalam kota menuju ke bagian luarnya sedangkan "centripetal movement" (pergerakan sentripetal) adalah pergerakan penduduk maupun fungsi-fungsi dari bagian luar kota menuju ke bagian dalam suatu kota.

Gambar 60
Kekuatan-kekuatan Dinamis yang Mempengaruhi Struktur Keruangan Kota (Model Charles Colby)

	Pull Forces (place of destination)	Push Forces (place of origin)
Centripetal Movement	Attractive Qualities of Inner Zones: - high acces to rest of city - high access to other central firms - prestige sites - many services & facilities, etc.	Unattractive Qualities of Peripheral Zones: - low access to rest of city - lack of many services - lack of many facilities - low prestige sites, etc.
Centrifugal Movement	Attractive Qualities of Peripheral Zones: - pleasant environment - plenty cheap land - access to axial and circumferential transport - less traffic congestion - free from pollution, etc.	Unattractive Qualities of Inner Zones: - congestion - expensive land - land shortage - prohibitive regulations - high taxes - pollution, etc.

Dalam mengemukakan teorinya, Charles Colby membagi daerah perkotaan menjadi 3 bagian:

(1) bagian paling dalam/sentral daripada kota (*an innermost or nuclear zone*)
(2) bagian tengah (*middle zone*)
(3) bagian paling luar atau pinggiran (*an outermost of peripheral zone*).

Masing-masing zone mempunyai karakteristik keruangan (*spatial characteristics*) yang memungkinkannya baik menjadi '*place of origin*" maupun "*place of destination*". Tidak semua gerakan sentripetal berasal dari bagian luar kota menuju ke bagian paling sentral namun dapat pula berasal dari bagian luar menuju ke bagian tengah (*middle zone*) saja atau berasal dari bagian tengah dan menuju pada bagian paling sentral. Demikian pula halnya dengan pergerakan sentrifugal, di mana tidak semua gerakan bermula dari bagian paling dalam sesuatu kota menuju ke bagian luar sesuatu kota tetapi dapat pula berasal dari bagian paling dalam menuju ke bagian tengah, atau berasal dari bagian tengah menuju ke bagian paling luar.

Menurut Charles Colby kekuatan-kekuatan sentrifugal (yang merupakan kombinasi dari "*push factors*" pada bagian dalam dan "*pull factors*" pada bagian luar) dapat diperinci lagi ke dalam 6 jenis kekuatan, yaitu:

(1) Kekuatan-kekuatan keruangan (*spatial forces*)
 - Kekuatan keruangan adalah kekuatan-kekuatan yang timbul karena adanya mendorong dan kekuatan menarik dari karakteristik ruang tertentu. Kekuatan mendorong (*push forces*) berasal dari "ruang" yang terletak pada bagian dalam kota dan dalam hal ini muncul sebagai akibat adanya kepadatan struktur lalu lintas, penduduk dan lain sebagainya, sedangkan kekuatan-kekuatan menarik (*pull forces*) berasal dari bagian luar kota dengan kondisi ruang yang relatif jauh lebih lega. (*Congestion in the central zone vs vacant spaces in the outermost zone*).

(2) Kekuatan-kekuatan sait (*site forces*)
 - kekuatan sait adalah kekuatan-kekuatan yang timbul dari adanya kekuatan mendorong dan menarik dari karakteristik sait. Kekuatan mendorong yang berasal dari bagian dalam kota berujud penggunaan lahan yang terlalu intensive sedang kekuatan-kekuatan menarik dari bagian luar kota berujud "*natural landscape*" yang relatif masih belum banyak terjamah. (***intensive land use in the central zone vs relativaly unused natural landscape in the paripheral zones***).

(3) Kekuatan-kekuatan situational (*situational forces*)
 - kekuatan-kekuatan situasional adalah kekuatan-kekuatan yang timbul dari adanya kekuatan mendorong dan kekuatan menarik dari situasi lokasi dalam kaitannya dengan fungsi-fungsi lainnya. Misalnya adanya peletakan fungsi-fungsi yang tidak memuaskan pada daerah bagian dalam kota yang merupakan kekuatan mendorong dan sementara itu kondisi sebaliknya pada daerah di bagian luar sebagai kekuatan menarik (bermasa depan baik, fleksibel dan masih leluasa merencana) (***unsatis-factory functional spacing alignment in central zone vs the prospect of satisfactory conditions in the peripheral zones***).

(4) Kekuatan-kekuatan evaluasi sosial (*the forces of social evaluation*)
   - Kekuatan-kekuatan evaluasi sosial adalah kekuatan-kekuatan yang timbul dari penilaian individu/sekelompok individu terhadap elemen-elemen sistem kehidupan dan lingkungan. Kekuatan yang mendorong dari bagian dalam kota antara lain adanya nilai lahan yang tinggi, pajak yang tinggi, larangan-larangan tertentu yang ada dalam tatanan kehidupan masyarakat kota (misalnya memelihara ternak, membunyikan radio terlalu keras, membangun tembok yang menghalangi sinar matahari dan lain sebagainya) sementara itu kekuatan-kekuatan menarik dari daerah pinggiran antara lain nilai lahan rendah, pajak rendah, kebebasan yang lebih banyak dalam tatanan kehidupan masyarakatnya (*high land values, hoghtexes, many restrictions in the central zone vs low land values, low taxes, almost no restriction in the peripheral zone*).

(5) Kekuatan-kekuatan status penempatan dan organisasi penempatan (*The forces of status and organization of occupance*)

Kekuatan-kekuatan ini muncul sebagai akibat daripada kondisi penempatan fungsi ditinjau dari status dan organisasi sistem fungsi tersebut. Adanya bentuk-bentuk fungsi yang tidak berkembang dengan baik (*imperfectly developed*), pola-pola fungsi yang relatif tak ada kegiatan (*inertion of pattern*), kepadatan lalu-lintas yang tinggi, fasilitas-fasilitas transport yang tidak memuaskan yang ada di dalam kota merupakan kekuatan-kekuatan yang mendorong. Sementara itu adanya bentuk-bentuk fungsi yang modern (pembangunannya baru-baru saja); pola-pola yang dinamis, bebas dari kepadatan lalu-lintas yang sangat tinggi dan fasilitas transport yang jauh lebih baik di daerah pinggiran merupakan kekuatan-kekuatan yang menarik (*obsolete functional forms/imperfectly developed functional forms, inertia of pattern/static/no activities, traffic congestion; unsatisfactory transportation facilities in the inner zone vs modern functional forms dynamic pattern freedom from traffic congestion and highly statisfactory transportation facilities in the outer zone*).

(6) Kekuatan-kekuatan persamaan harkat kemanusiaan (*human equation force*)

Kekuatan-kekuatan ini timbul dari adanya persepsi manusia (perorangan/kelompok) terhadap nilai-nilai yang berkaitan dengan keberadaan dirinya sebagai anggota masyarakat, warga negara dan makhluk hidup yang mempunyai kebebasan-kebebasan tertentu sesuai dengan hak azasinya. Masalah-masalah yang berkaitan dengan agama, polah tingkah (*personal whims*); penyelewengan-penyelewengan politik adalah beberapa contoh hal-hal yang mampu berperan sebagai kekuatan mendorong maupun menarik.

Kekuatan-kekuatan sentripetal (yang merupakan kombinasi dari "push factors" pada bagian luar dan "pull factors" pada bagian dalam) dapat dibagi ke dalam 5 jenis kekuatan, yaitu:

(1) Kekuatan sait (site forces)

Kekuatan sait yang menarik dari bagian dalam kota antara lain adanya "*multiple levels use of building*" di pusat kota dari "*basement*" yang paling bawah sampai tingkat yang paling tinggi dari bangunan-bangunan pencakar langit. Untuk

fungsi-fungsi tertentu keadaan seperti ini dianggap sangat menguntungkan karena penghematan biaya untuk transportasi. Kebanyakan gedung-gedung pencakar langit memang terdapat pada bagian dalam sesuatu kota sedangkan bagian luar tidak demikian. Ingat teori-teori terdahulu (Alonso) tentang distribusi penggunaan lahan kota. Keberadaan pencakar langit tersebut dapat berperanan sebagai "pull force" di bagian dalam serta kelangkaan, "multi storied buildings" di bagian luar berperan sebagai "push forces".

(2) Kekuatan kemudahan fungsional (functional convenience forces)

Bagian dalam sesuatu kota memang menjanjikan kemudahan-kemudahan "*business*" karena hampir seluruh fungsi kekotaan berada dan mengelompok di "central zone" ini, bahkan zona ini merupakan pusat kegiatan tidak hanya untuk wilayah kota, tetapi wilayah-wilayah di luar kota. Hal ini menampilkannya sebagai kekuatan fungsional yang tidak dipunyai oleh daerah-daerah bagian luar kota.

(3) Kekuatan magnetisme fungsional (magnetism functional forces)

Untuk kota-kota besar memang menunjukkan adanya gejala pengelompokan dan fungsi-fungsi yang sejenis serta pemisahan dengan fungsi-fungsi yang berbeda. Hal ini memang dimaksudkan agar pengeluaran untuk biaya transportasi dan komunikasi dapat ditekan, kelancarannya dapat dipelihara sehingga biaya operasi kegiatan dapat ditekan dan keuntungan dapat ditingkatkan. Proses segregasi ini memang melalui proses yang lama dan pada kota-kota besar telah menunjukkan

keadaan ini. Pada blok-blok tertentu terlihat pengelompokan "toko-toko pakaian sejenis, hotel-hotel, rumah makan, bank-bank, toko mobil dan lain sebagainya." Hal ini tidak dipunyai oleh daerah pinggiran sehingga magnetisme antarfungsi-fungsi yang ada di bagian dalam kota menampilkannya sebagai kekuatan penarik yang cukup kuat.

(4) Kekuatan prestise fungsional (functional prestise forces)

Kekuatan prestise fungsional ini memang berkaitan dengan kekuatan magnetisme fungsional. Hanya saja dalam kekuatan "*prestige*" fungsi ini penekanannya pada segregasi fungsi-fungsi yang dianggap mempunyai nama yang terhormat di masyarakat. Misalnya pada blok tertentu atau sepanjang jalan tertentu terlihat adanya pengelompokan toko-toko mode yang sudah terkenal, bank-bank terkenal, restauran terkenal, hotel terkenal dan lain sebagainya, yang kebanyakan hanya terletak di daerah bagian dalam kota.

(5) Kekuatan persamaan kemanusiaan (human equation forces)

Rationalenya mirip pada kekuatan persamaan kemanusiaan pada "centrifugal forces" hanya saja kini menganggap bahwa daerah bagian dalam kota mempunyai kekuatan-kekuatan menarik dalam hal mengangkat harkat kemanusiaannya. Hal ini dilandasi oleh persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap daerah bagian dalam kota yang memberikan kesenangan-kesenangan lahiriah maupun batiniah. Banyaknya hiburan, sarana-sarana rekreasi dan tempat-tempat bersenang-senang lainnya oleh sarana-sarana rekreasi segolongan orang mampu mengangkat harkat kemanusiaannya dalam menikmati kehidupan. Suatu catatan yang perlu

diperhatikan sehubungan dengan "dynamic forces theory" yang dikemukakan oleh Charles Colby adalah dimensi waktunya. Pada saat pertama kali sarjana ini mengemukakan teori tersebut adalah pada tahun 1933 di mana kemajuan teknologi transportasi dan komunikasi baru mulai merasuk ke daerah-daerah perkotaan. Keadaan tersebut ternyata kemudian telah mempunyai dampak melemahkan terhadap tendensi pergerakan sentri-petal menuju ke pusat-pusat kota dan kemudian terjadi proses disentralisasi fungsional. Proses ini ternyata mempunyai keterkaitan yang luas dengan sistem-sistem yang lain. Detereorisasi daerah permukiman di bagian dalam kota, majunya transportasi dan komunikasi (sehingga dalam melakukan tusiness seseorang tidak harus mengerjakan "*face to face contact*" tetapi via telepon) meningkatnya kesejahteraan golongan penduduk tertentu adalah beberapa contoh faktor penyebab terjadinya desentralisasi ini. Operasionalisasi "*centrifugal forces*" dan "*centripetal forces*" ini sangat bervariasi sekali. Kadangkala "*centrifugal forces*" lebih dominan pengaruhnya, terkadang "*centripetal forces*" lebih dominan dan dapat pula kedua-duanya menunjukkan peranan yang sama-sama menonjol pada sesuatu kota. Demikian pula dalam masing-masing pergerakan, peranan "*pull forces*" kadang-kadang lebih menonjol daripada "*push forces*" atau sebaliknya dan dapat pula kedua-duanya terlihat menonjol peranannya. Seberapa jauh kekuatan-kekuatan tersebut berperanan terhadap pergerakan tergantung pada persepsi individu, kelompok masyarakat, maupun institusi.

Untuk kota-kota yang didominasi oleh "centripetal forces" maka "*centripetal movement*" daripada penduduk maupun fungsi-fungsi terlihat sangat mencolok. Proses pemadatan struktur makin kompleksnya tipe penggunaan di bagian dalam kota, makin tingginya volume kegiatan di dalam kota, makin padatnya volume kegiatan di dalam kota, makin padatnya volume lalu-lintas di jalan-jalan utama, makin padatnya jumlah penduduk, makin padatnya permukiman adalah beberapa akibat yang nyata (dampak primair). Sementara itu dampak sekundair yang negatif perlu diantisipasi yaitu makin semrawutnya tatanan penggunaan lahan makin banyak munculnya permukiman liar, makin cepat terjadi deteriorisasi lingkungan permukiman (antara lain karena over carrying capacity) makin banyaknya polusi (udara air, tanah), makin banyaknya tindak kriminal dan makin banyaknya pengangguran. Dalam hal ini persoalan-persoalan penggunaan lahan banyak menumpuk di bagian dalam kota.

Bagi kota-kota yang didominasi oleh "*centrifugal forces*" maka "*centrifugal movement*" daripada penduduk dan fungsi terlihat sangat nyata. Pada bagian dalam kota akan mengalami penurunan fungsi-fungsi dan sebaliknya pada bagian luar/ "*peripheral areas*" akan terjadi dinamika penggunaan lahan yang cukup tinggi. Konversi lahan pertanian menjadi lahan non pertanian sangat tinggi volume dan frequensinya, sehingga pemekaran kota ("artian alami") terjadi sangat cepat. Bagi negara-negara yang menggantungkan perekonomian nasionalnya pada bidang agraris, proses seperti ini sangat mengancam ketahanan ekonominya. Indonesia, sebagai negara yang berhasrat mempertahankan "*self sufficiency*" dalam pengadaan pangan perlu sangat peduli terhadap gejala ini, khususnya untuk kota-kota besar di Pulau Jawa, Pulau Sumatra dan Bali, karena pada umumnya kota-kota di kawasan ini dikelilingi oleh lahan pertanian yang sangat produktif dan subur. Upaya pengaturan "*urban sprawl*" sangat perlu dilaksanakan sedini mungkin. Bagi negara USA dan Canada upaya tersebut telah dilaksanakan secara baik dengan menciptakan berbagai ragam "teknik managemen pertumbuhan lahan ke-

kotaan di daerah "pinggiran kota". Sebagai bahan pengenalan penulis telah membahas secara komprehensif dalam suatu tulisan yang berjudul "*Urban sprawl Management Techniques*" *Anglo - American Versions and Preliminary Analysis of Their Applicability in Indonesia*" (Fakultas Geografi, UGM).

Apabila kedua kekuatan tersebut terlihat berperanan dalam sesuatu kota maka masalah penggunaan lahan yang dihadapi akan semakin kompleks. Kota-kota besar di negara yang sedang berkembang, di Asia dan khususnya di Indonesia sangat dipengaruhi oleh dua kekuatan ini. Pemadatan permukiman dan fungsi di bagian dalam kota serta sejumlah permasalahan seperti dikemukakan di atas dibarengi dengan menjamurnya kantong-kantong permukiman, kompleks industri dan pabrik dan pengurangan lahan pertanian di pinggiran kota nampak mewarnai perkembangan kotanya. Sekali lagi perlu dikemukakan bahwa untuk memahami kaitan antara kekuatan-kekuatan tersebut dengan pola penggunaan lahan perlu digunakan analisis sistem, baik sistem politik, ekonomi, sosial, budaya, teknologi dan fisik.

(2) John Turner (1968)

Sarjana ini mengemukakan teori mobilitas tempat tinggal (Residential Mobility). Tesisnya pertama kali diperkenalkan tahun 1968 pada artikelnya yang berjudul "*Housing priorities, settlement Patterns, and Urban Development in Modernizing Ceuntries*". Dalam menjelaskan teorinya, sarjana ini mengemukakan beberapa dimensi yang bergerak paralel dengan mobilitas tempat tinggal ini. Ada 4 macam dimensi yang perlu diperhatikan dalam mencoba memahami dinamika perubahan tempat tinggal pada sesuatu kota, yaitu: (1) dimensi

lokasi, (2) dimensi perumahan, (3) dimensi siklus kehidupan dan (4) dimensi penghasilan.

Dimensi lokasi mengacu pada tempat-tempat tertentu pada sesuatu kota yang oleh seseorang/sekelompok orang dianggap paling cocok untuk tempat tinggal dalam kondisi dirinya. Kondisi diri ini lebih ditekankan pada penghasilan dan siklus kehidupannya. Lokasi dalam konteks ini berkaitan erat dengan jarak terhadap tempat kerja (*accessibility to employment*). Perspektif ini sering diistilahkan sebagai "*geographycal space*" (ruang geografi).

Dimensi perumahan dikaitkan dengan aspirasi perorangan/sekelompok orang terhadap macam, tipe perumahan yang ada. Oleh karena luasnya aspek perumahan ini, oleh John Turner dibatasi pada aspek "penguasaan (*tenure*)". Seperti halnya pada "geographial space dimension", pandangan seseorang terhadap aspek penguasaan tempat tinggal selalu dikaitkan dengan tingkat penghasilan dan siklus kehidupannya. Mereka yang berpenghasilan rendah misalnya, akan memilih menyewa atau mengontak saja daripada berangan-angan untuk memilikinya, karena kemampuan itulah yang paling sesuai dengan tingkat penghasilannya. Daur kehidupan yang masih awal pada umumnya paralel dengan tingkat penghasilan yang rendah ini.

Dimensi siklus kehidupan membahas tahap-tahap seseorang mulai menapak dalam kehidupan mandirinya, dalam artian bahwa semua kebutuhan hidupnya seratus persen ditopang oleh penghasilannya sendiri. Secara umum, makin lanjut tahap siklus kehidupannya makin tinggi "*income*" sehingga kaitannya dengan dua dimensi terdahulu menjadi lebih jelas.

Dimensi penghasilan menekankan pembahasannya pada besar kecilnya penghasilan yang diperoleh persatuan waktu.

Dengan asumsi bahwa makin lama seseorang menetap di sesuatu kota, makin mantap posisi kepegawaiannya/dalam pekerjaannya, makin tinggi pula tingkat penghasilan yang diperolehnya persatuan waktu tertentu.

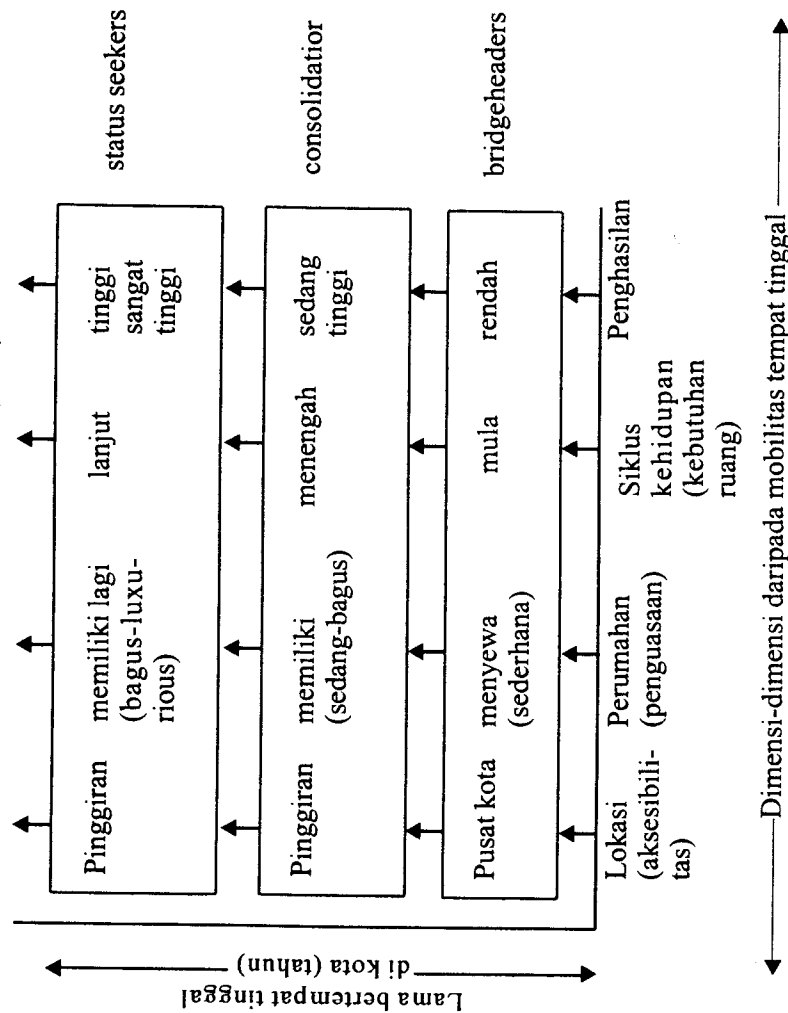
Dinamika teorinya didasari oleh "azas equilibrium"(keseimbangan) di mana mengandung pengertian bahwa mereka yang lebih kuat ekonominya memperoleh sesuatu yang lebih baik dalam hal "*residential location*".

Kondisi ini merupakan produk mempertukarkan (*trade-off*) di dalam 3 prioritas lingkungan tempat tinggal, yaitu:

1. Masalah penguasaan tempat tinggal (*tenure*)
   - Di sini seseorang harus memilih antara menyewa (*renting*) dengan memiliki (*ownership*). Dengan melihat kemampuan ekonomi, seseorang akan mampu memutuskan yang terbaik buat dirinya, apakah menyewa atau memiliki.
2. Masalah lokasi (*location*)
   - Di sini seseorang harus menentukan lokasi tempat tinggal yang dianggap paling sesuai. Apakah di dekat dengan pusat kota, yang notabene dekat dengan tempat kerja tetapi sewa mahal, ataukah di pinggiran kota yang jauh dan harus mengeluarkan ongkos transportasi yang cukup besar tetapi sewa relatif lebih murah (untuk negara yang sedang berkembang).
3. Masalah rumahnya sendiri (*shelter*)
   - Dalam hal ini seseorang juga harus menentukan apakah jenis rumah yang sangat sederhana saja, sederhana, menengah, tinggi atau *luxurious*. Semuanya terpulang pada persepsi dan "*judgement*" masing-masing orang dalam menentukan yang paling baik bagi dirinya sendiri sesuai dengan kemampuannya pada kurun waktu tertentu.

Oleh karena kondisi kemampuan seseorang tidak ajeg dari waktu ke waktu maka "*residential mobility*" ini juga selalu berubah dari waktu ke waktu. Untuk menilik teorinya supaya dapat digunakan sebagai pangkal tolak analisis, tesisnya tidak diperuntukkan bagi segolongan penduduk yang mempunyai variasi latar belakang kehidupan yang sangat besar, namun hanya diperuntukkan bagi stratum-stratum lapisan masyarakat yang sejenis. Misal bagi golongan penduduk berpendidikan sarjana saja, golongan penduduk berpendidikan menengah saja dan lain sebagainya. Di samping itu strata sosial yang berkaitan dengan lama bertempat tinggal di daerah perkotaan dikemukakan sebagai acuan untuk melihat perilaku mereka dalam menentukan pilihan bertempat tinggal. Ada 3 strata sosial yang dikemukakannya, yaitu; (1) Bridgeheaders: (golongan yang baru datang di kota/*recent arrivals in the city*"); (2) "*Consolidators*" (golongan yang sudah agak lama tinggal di daerah perkotaan) dan (3) "*Status seekers*" (golongan yang sudah lama tinggal di daerah perkotaan). Untuk jelasnya lihat gambar 61.

Golongan yang baru bertempat tinggal di kota (bridgeheaders) adalah golongan yang dengan segala keterbatasannya belum mampu mengangkat dirinya ke jenjang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Mereka ini adalah golongan yang masih berpenghasilan rendah (dalam stratum yang sejenis/setingkat) karena belum lama terlihat dalam kegiatan perkotaan. Mereka ini pada umumnya termasuk ke dalam golongan yang mempunyai kategori mula (*early category*) dalam tahap-tahap siklus kehidupannya. Pasangan-pasangan keluarga muda atau masih bujangan mendominasi golongan 'bridgeheaders' ini.

Gambar 61. Mobilitas Tempat Tinggal: Model Turner (1968)

Kemampuan ekonominya belum memungkinkan untuk memiliki rumah sendiri, sehingga golongan ini terpaksa harus menyewa rumah untuk tempat tinggalnya. Oleh karena lokasi pekerjaan pada umumnya terletak di pusat kota (CBD) maka golongan ini lebih senang bertempat tinggal di lokasi yang dekat dengan tempat kerjanya dengan maksud supaya pengeluaran untuk transportasi (yang dirasakan masih mahal) dapat dihemat sedemikian rupa. Namun demikian dengan melihat teori ini, seolah-olah terdapat kontradiksi dengan teori penggunaan lahan yang disoroti dari segi ekonomi di mana daerah-daerah di dekat pusat kota mempunyai nilai sewa lahan yang lebih tinggi/tertinggi di antara tempat-tempat lain di dalam kota, tetapi mengapa mereka dengan golongan ekonomi rendah malah memilih daerah tempat tinggal dekat dengan pusat kota yang sewa lahannya tinggi. Untuk menjawab dilema ini lihat pula beberapa penjelasan teori-teori terdahulu. Ternyata, jawabannya terletak pada kebersamaan yang mereka jalin dalam mengangkat beban tersebut. Memang untuk menempati lokasi tertentu pada daerah dekat dengan pusat kota akan dirasa sangat berat, apabila harus ditanggung oleh orang per orang. Dengan menanggung beban tersebut secara bersama-sama oleh banyak orang (untuk satu lokasi tempat tinggal) maka masing-masing orang hanya akan mengaluarkan uang dalam jumlah yang masih terjangkau. Kondisi ini dengan sendirinya menimbulkan konsekuensi-konsekuensi lingkungan permukiman yang substantial, yaitu makin terlihatnya proses "deteriorisasi lingkungan permukiman dan kondisi tempat tinggal yang 'sub standard'. Mengapa demikian? Di samping itu struktur keluarga muda, masih terdiri dari jumlah anggota yang sedikit sehingga menempati tempat tinggal yang sub-standard sekalipun dianggap bukan halangan bagi mereka. Inilah salah satu penyebab

terjadinya percepatan degradasi lingkungan permukiman di daerah-daerah dekat pusat kota di samping terjadinya invasi fungsi-fungsi dari zona CBD itu sendiri. Kondisi ini sangat umum menandai kota-kota besar di negara Barat.

Dalam proses berjalannya waktu, golongan "*bridgeheaders*" ini makin lama makin mapan kehidupannya dalam artian makin meningkat penghasilannya sehingga kesejahteraannya pun meningkat. Kemampuan ekonominya pun meningkat sehingga mampu menyisihkan sebagian penghasilannya untuk ditabung. Khususnya kebutuhan akan perumahannya, golongan ini mulai memikirkan untuk memilikinya sendiri. Di samping mempunyai tabungan yang dapat digunakan untuk membeli lahan dan rumah sendiri dengan kualitas yang sedang, berubahnya struktur keluarga serta adanya deteriorisasi lingkungan yang sudah mulai terasa maka golongan ini mulai memikirkan untuk memiliki rumah sendiri di tempat lain. Menurut Turner, golongan ini disebut sebagai "*consolidator*".

Kalau semula, pada saat masih termasuk golongan "*bridgeheaders*" mereka memberi prioritas yang sangat tinggi terhadap lokasi tempat tinggal yang dekat dengan pusat kota (dekat dengan tempat kerja) karena keterbatasan penghasilan, maka saat setelah menjadi "*consolidator*" prioritas untuk memperoleh tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerja menjadi menurun. Hal ini wajar, karena penghasilannya sudah cukup tinggi dan dapat mengusahakan transport sendiri ke tempat kerja. Berkembangnya prasarana dan sarana transportasi mempunyai andil yang cukup besar pula dalam perubahan "behaviour" ini. Untuk memiliki rumah tinggal di dekat dengan pusat kota, golongan "*consolidator*" tidak lagi berminat dengan alasan terdapatnya kondisi-kondisi yang dianggap tidak memberi kenyamanan. Hal-hal ini akan berperan sebagai "*push factors*" tentunya (ingat teori kekuatan dinamiknya

Charles Colby). Deteriorisasi lingkungan, polusi, harga lahan mahal, harga rumah mahal, peraturan-peraturan yang membatasi, kepadatan rumah, penduduk, lalu-lintas yang tinggi merupakan beberapa contoh di antaranya. Golongan ini mulai mengalihkan perhatiannya pada daerah pinggiran kota yang menurutnya menjanjikan beberapa kenyamanan bertempat tinggal antara lain kondisi lingkungan masih terjaga dengan lebih baik, polusi masih sangat sedikit, harga lahan relatif jauh lebih murah, harga rumah relatif jauh lebih murah, sedikit peraturan-peraturan yang membatasi kegiatannya sehari-hari, kepadatan rumah rendah, kepadatan penduduk relatif masih rendah, kepadatan lalu-lintas rendah sehingga terbebas dari kemacetan lalu-lintas; pemandangan alam relatif belum banyak terusik dan udara yang segar sangat berperan sebagai faktor-faktor penarik golongan ini.

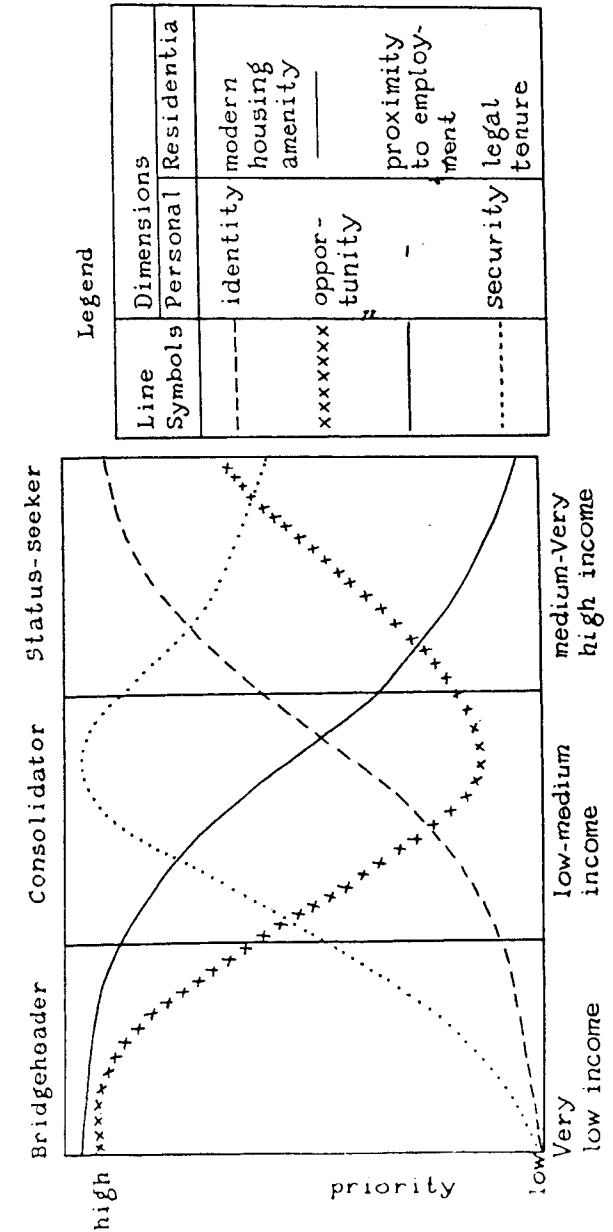
Mengalirnya golongan "*consolidator*" dari daerah dekat pusat kota ke daerah pinggiran mempunyai dampak keruangan pada daerah asal maupun daerah tujuan. Daerah asal akan mengalami penurunan jumlah penduduk, namun ternyata golongan "bridgeheaders" selalu mengalir ke daerah ini, sehingga daerah hunian yang ditinggalkan oleh golongan "*consolidator*" kemudian akan terisi oleh golongan yang lebih rendah (*bridgheaders*). Proses inilah yang disebut sebagai "*filtering down*" (proses penyaringan ke bawah). Untuk daerah tujuan (di daerah pinggiran kota) terjadi penambahan jumlah penduduk, penambahan perumahan dan sementara itu pada daerah pinggiran ini yang semula dihuni oleh golongan petani dengan "*income*" yang relatif lebih rendah kemudian digantikan oleh pendatang-pendatang dengan status, sosial, ekonomi, lebih tinggi. Untuk kota di Indonesia, proses ini mengakibatkan pendesakan pemukim-pemukim lama sehingga pemukim-pemukim lama ini terpaksa menjual lahan-

nya dan kemudian pindah ke daerah yang lebih jauh dengan maksud membeli lahan yang dengan sendirinya akan memperoleh lahan lebih luas dibanding dengan luas lahan sebelumnya yang dijual. Mengapa demikian? Inilah salah satu akibat keruangan yang disebut sebagai "*filtering up process*" (proses penyaringan ke atas). Jadi, proses penyaringan ke atas adalah proses penggantian pemukim-pemukim yang berstatus sosial ekonomi rendah oleh pemukim-pemukim yang berstatus sosial ekonomi lebih tinggi.*

Setelah beberapa lama mereka (*consolidators*) tinggal di daerah pinggiran dan karier dalam pekerjaannya meningkat dan bertambah mantap maka sejalan dengan hal tadi penghasilannya meningkat pula. Kemampuan ekonomi telah mengubah perilaku mereka menjadi apa yang oleh Turner disebut sebagai "status seeker". Golongan ini menginginkan suatu kondisi yang mengakibatkan statusnya, diakui dalam stratum sosialnya. Identitas pribadinya (*personal identity*) mendapat prioritas yang sangat tinggi di dalam kehidupannya. Keinginannya untuk mempunyai rumah yang "modern" mendapat prioritas yang sangat tinggi dan hal ini memang berkaitan erat dengan "status seeking process" itu sendiri (gambar 62).

**Filtering refers to any change in the relative position of a housing unit or household in the inventory of matrik, of housing units in on area. Dwellings or households are said to "filter-up" if their position im proves over time or to "filter down" if their position deterio rates (Bourne (1981), p. 149).*

Gambar 62

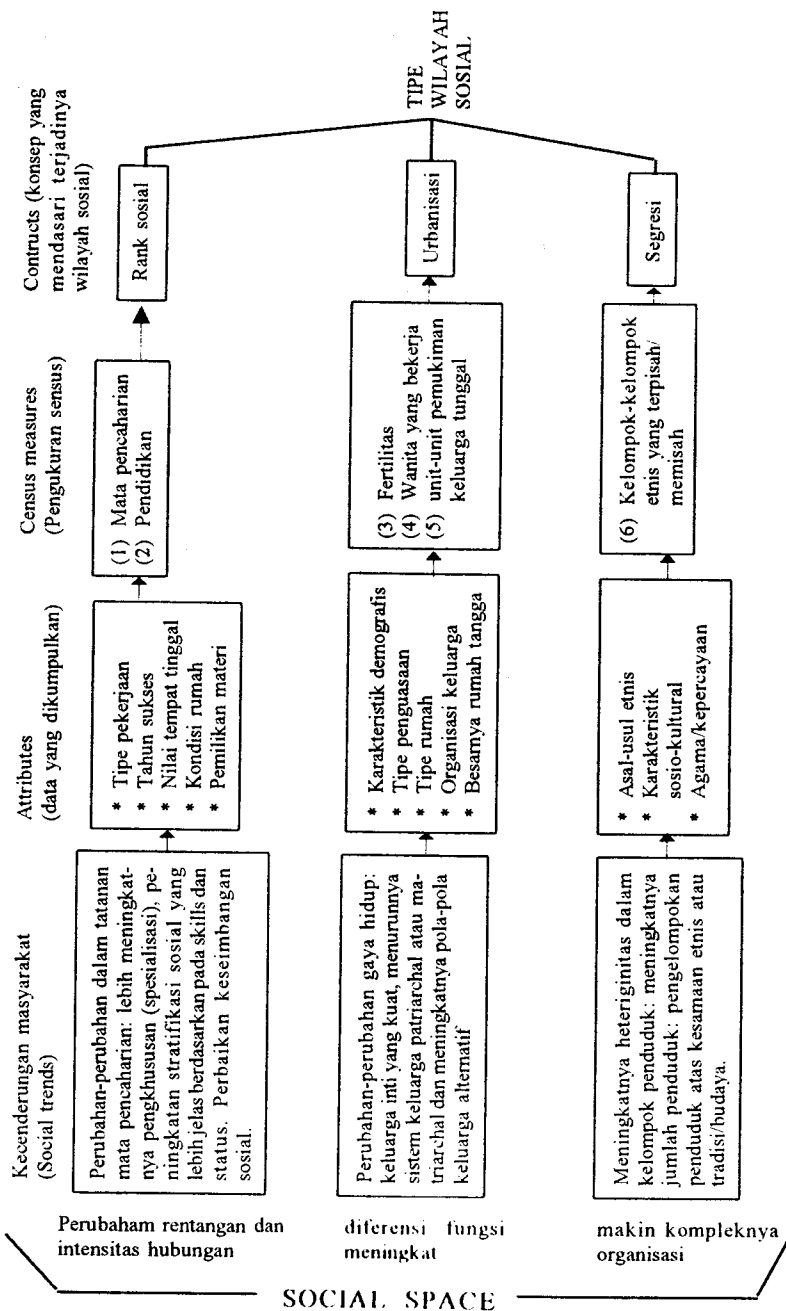
Perbaikan Ekonomi dan prioritas yang Berubah: Model Turner
(Quoted from Drakekis-Smith, 1980)

Jelas sekali terlihat di sini bahwa dalam dimensi personal dan dimensi "*residential*" terdapat korelasi yang sangat erat. Semakin tinggi "*income*" seseorang, semakin tinggi pula prioritas untuk memperoleh perumahan yang baik, semakin tinggi pula prioritas untuk menempatkan identitas pribadi. Sementara itu terdapat korelasi negatif antara "*income*" dengan prioritas untuk memperoleh tempat tinggal yang dekat dengan tempat kerja. Kesempatan untuk memperoleh posisi (*opportunity*) pada tahap awal memang mempunyai prioritas yang sangat tinggi berhubung hal inilah yang dianggap sebagai penentu masa depannya. Begitu mereka memperolehnya maka sampai pada tahap "konsolidator" prioritasnya menjadi menurun berhubung dengan kemapanan ekonomi yang sudah di capai, namun dengan pengalamannya dan luasnya relasi membuka cakrawala baru di bidang kerjanya sehingga terlihat suatu kecenderungan meningkat akan prioritas menempatkan kesempatan/peluang-peluang "*business*" pada tahap "*status seeker*". Sejalan dengan hal ini "security" dalam dimensi ekonomi (*economic security*) hanya menempati prioritas yang sangat rendah pada tahap "bridgeheader" karena kondisi ekonominya pas-pasan untuk mempertahankan hidup dan semakin lama "*economic security*" semakin meningkat pula dan memuncak pada tahap "*consolidator*". Dengan makin mantapnya kehidupan ternyata menurun pula prioritas "*economic security*" karena segala sesuatu sudah dianggap "*running well*" dan mantap. Sistem pengamanan keuangan yang modern ikut menentukan terciptanya kondisi ini. Demikian pula dengan masalah penguasaan tempat tinggal, apabila pada tahap awal siklus kehidupannya dimensi ini hanya mendapat prioritas rendah, namun pada tahap berikutnya kelihatan memuncak dan pada tahap lanjut menjadi menurun lagi. Sekali lagi perlu dikemukakan bahwa kemapanan kehidupannya mengkondisikan semua ini.

Untuk membahas "*activity systems approach*" ini lebih mendalam tiga macam pendekatan utama yang lebih detail akan dikemukakan, yaitu: (1) "*social area analysis*", (2) "*conflict management approach*" dan (3) "*marxist approach*".

4.1. Pendekatan Wilayah Sosial

Pendekatan ini menekankan pada struktur sosial dan struktur keruangan pada sesuatu kota dan mulai dikembangkan pada tahun 40-an. Pertama kali dikemukakan oleh Shevky dan Williams (1949). Pada saat itu kedua penulis tersebut, memperkenalkannya sebagai suatu metode untuk mengklasifikasikan jalur daerah sensus dan kemudian disempurnakan oleh Shevky dan Bell (1955) sebagai suatu model perubahan sosial yang kemudian dipakai sebagai salah satu teori umum tentang differensiasi kekotaan. Model ini didasarkan pada 3 buah pemikiran konsepual yang luas mengenai sifat-sifat yang sedang berubah dari masyarakat modern (*the changing character of modern society*), yaitu: (1) persebaran-persebaran tentang jangkauan dan intensitas hubungan-hubungan (*changes in the range and intensity of relations*); (2) deferiensiasi fungsi dan (3) Makin kompleksnya organisasi (Tabel 4 dan Gambar 63).

Selanjutnya, Shevky dan Bell menjelaskan bahwa meningkatkannya skala daripada masyarakat industri kekotaan yang modern (*modern urban industrial society*) ternyata berasosiasi dengan perubahan-perubahan mendasar pada hubungan-hubungan ekonomi dan sosial.

Gambar 63. Skala yang Meningkat dan Muasal Wilayah Sosial (Shevky and Bell, 1955)

Tabel 4. Analisis Wilayah Sosial: Langkah-langkah dalam Pembentukan "Construct (Wilayah Sosial) (Dikutip dari Clark, 1982)

Postolat tentang masyarakat industri (aspek-aspek yang meningkat skalanya)	Kecenderungan yang terjadi	Perubahan-perubahan struktur sosial tertentu	Statistika sampel (yang berhubungan dengan wilayah sosial)	Asal Pengukuran		Construct (konsep yang mendasari terjadinya wilayah sosial)
1	2	3	4	5		6
• Perubahan jangkauan hubungan dan intensitas hubungan	Distribusi skill yang berubah: • Makin kurang pentingnya operasi produktif secara manual. • Makin pentingnya peranan kepegawaian, peranan supervisi, peranan managemen	• Perubahan-perubahan dalam pengaturan pencaharian atas dasar fungsi.	• Tahun sekolah (tahun sukses/jumlah) • Status pegawai • Klas pekerja • Kelompok pencaharian utama • Nilai tempat tinggal • Sewa per unit hunian • Perpipaan dan reparasinya • Orang/kamar (Jumlah) • Sistem pemanasan dan pendingin	• Mata pencaharian • Pengalaman sekolah (pendidikan) • Sewa	Index I	• Rank sosial (status ekonomi)

1	2	3	4	5	6
• Deferensiasi fungsi	• Perubahan struktur aktifitas produktif.	• Perubahan cara gaya hidup; pergerakan wanita ke pekerjaan kekotaan, menyebarnya pola keluarga alternatif	• Umur dan sex • Pemilik dan penyewa • Struktur rumah • Orang dalam keluarga (Jumlah)	• Fertilitas • Wanita yang bekerja • Unit-unit hunian untuk keluarga tunggal Index II	• Urbanisasi (status keluarga)
• Kompleksitas organisasi	• Makin kurang pentingnya produksi primair • Makin pentingnya hubungan-hubungan yang terpusat di kota • Makin kurang pentingnya peranan rumah tangga sebagai unit ekonomi.				
	• Perubahan komposisi penduduk.	• Redistribusi ruang; perubahan proporsi penduduk yang menanggung keluarga dan yang tergantungnya isolasi dan regregasi daripada kelompok-kelompok penduduk	• Ras dan asal daerah (sebelum pindah) • Asal daerah (tempat lahir) • Kewarganegaraan	• kelompok-kelompok ras dan kewarganegaraannya Index III	• Segregasi (status etnis)

Sumber : * Murdie, R.A. (1971) "The Social Geography of the city: Theoritical ane empirtical background" in Larry S. Bourne (ed). The Internal Structure of the City. Oxford: Oxford University Press. p. 279 - 90.

Dasar-dasar pemikiran selanjutnya adalah sebagai berikut:

(1) Perubahan-perubahan jangkauan dari intensitas kegiatan sosial mengakibatkan terciptanya tatanan ekonomi baru yang membutuhkan tipe-tipe keahlian dan pekerjaan. Hal ini menjadikan mata pencaharian dan pendidikan sebagai indeks differensiasi sosial yang penting.

(2) Adanya diferensiasi fungsi yang berlanjut telah meningkatkan jangkauan/rentangan (*range*) dari pilihan-pilihan sosial maupun ekonomi di dalam kota. Hal ini memungkinkan terciptanya sejumlah pola-pola kegiatan alternatif di dalam kota selain kegiatan tradisional yang bersifat "*family centred*" saja.

(3) Makin kompleksnya tatanan sosial tercermin pada berubahnya mobilitas penduduk kota, berubahnya komposisi penduduk kota dan gejala-gejala pemisahan daripada kelompok-kelompok etnis.

Hal yang perlu diperhatikan berkenaan dengan teori diferensiasi keruangan kota ini adalah bahwa analisis wilayah sosial ("*social area analysis*") sangat berbeda dengan analisis ekologi ("*ecological analysis*") untuk studi perkotaan. Analisis wilayah sosial selalu mulai dengan teori-teori diferensiasi sosial, mengidentifikasi variasi-variasi dalam ruang sosial (*sosial space*) yang kemudian diterjemahkannya menjadi ruang geografis (*geographical space*). Sementara itu analisis ekologi kekotaan (*urban ecologists*) selalu memulainya dengan mengidentifikasi wilayah alami ("*natural areas*") sebagai suatu "wilayah geografis" (*geographical territorial*) dan mempelajarinya sebagai suatu wilayah yang mempunyai karakteristik-karakteristik sosial (lihat tabel 5).

Tabel 5. Perbedaan antara "Social Area Analysis" dan "*Urban Ecological Analysis*"

Social area analysis			Urban ecological analysis		
Start	Social	Goal	Start	Identifikasi	Goal
Teori-teori diferen-siasi sosial	variasi dalam "social space" (ruang sosial)	Geo-graphical space	Teori-teori analogi ekologi	Wilayah alami (natural areas dengan karakteris-tik sosial	Geo-graphical space

Shevky dan Bell memandang kota sebagai suatu bagian masyarakat keseluruhan (*as a part of society as a whole*) dan semua perubahan-perubahan masyarakat akan selalu tercermin di dalam kota. Perubahan-perubahan tersebut menyangkut ciri-ciri kehidupan sosial dari sifat yang dianggap "primitif tradisional" sampai ke sifat-sifat gaya hidup modern. Perubahan-perubahan tersebut selalu meningkat skalanya dan oleh Shevky dan Bell peningkatan skala ini disebut sebagai "*constructs*" (suatu produk yang mencerminkan daripada perubahan skala gaya hidup). Ada 3 macam ekspresi "*constructs*" yang jelas terlibat yaitu: (1) *social rank* (jenjang sosial); (2) *urbanization* (urbanisasi) dan (3) *segregation* (segregasi).

Masing-masing ekspresi mencerminkan kecenderungan dominan dalam organisasi sosial (*dominant trend in social organisation*). Social rank (*jenjang sosial*) diartikan sebagai suatu kecenderungan perubahan status ekonomi di dalam masyarakat untuk menjadi lapisan-lapisan sosial yang tertata dengan tepat berdasarkan pengkhususannya (*specialisation*)

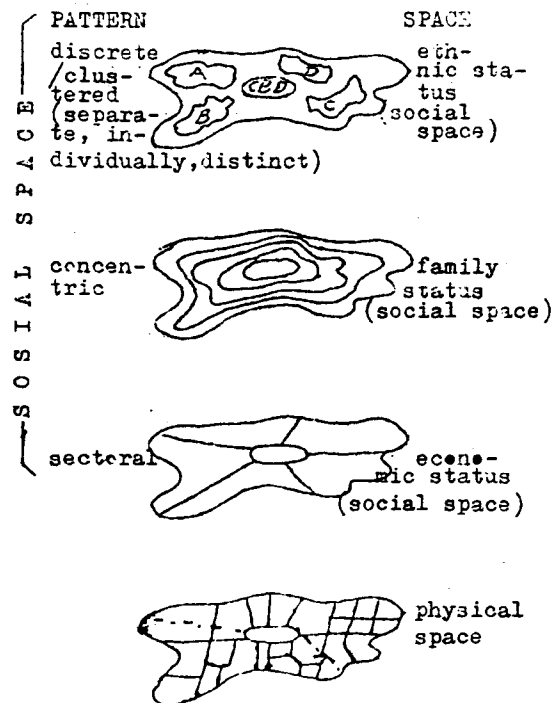
dan prestise sosial (*social prestige*). Urbanisation (urbanisasi) diartikan sebagai suatu kecenderungan perubahan status keluarga yang meningkat dari gaya hidup keluarga yang didominasi oleh organisasi tradisional menjadi keluarga yang lebih "*urbanized*" (bergaya hidup lebih "*nguthani*"). *Segregation* (segregasi) diartikan sebagai suatu kecenderungan perubahan status etnis yang dari waktu ke waktu kelompok penduduk perkotaan akan membentuk kelompok-kelompok tertentu yang didasarkannya atas "ethnicity". Untuk mengidentifikasi wilayah sosial di dalam kota, Shevky dan Bell menggunakan data statistik dari sensus. (1) "*Social rank*" diukur dari (a) *perbandingan mata pencaharian* adalah perbandingan antara jumlah keseluruhan pekerja-pekerja yang "semi-skilled" dan "unskilled" per 1000 penduduk yang bekerja dan (b) *perbandingan pendidikan* adalah perbandingan antara jumlah penduduk berpendidikan rendah (dalam hal ini $\leq$ 8 tahun sukses) dari penduduk yang secara ekonomi akif per 1000 penduduk ekonomi aktif. (2) *Urbanisasi* dihitung dari (a) "*fertility ratio*" (jumlah anak-anak umur 0 - 4 tahun, dengan wanita umur 15 - 45 tahun); (b) *wanita yang bekerja* perbandingan antara wanita yang bekerja dengan wanita umur 15 - 45 tahun), (c) *unit-unit hunian keluarga tunggal yang terpisah* dibandingkan dengan keseluruhan jumlah unit-unit hunian. (3) *Segregasi* diukur dari persentase (%) jumlah penduduk yang berasal dari suku-suku lain/ras-ras lain) bangsa-bangsa lain atau lahir di negara asing per satuan wilayah tertentu.

Memang secara garis besar teknik pendekatan ini memberikan andil yang sangat besar terhadap penjelasan struktur sosial dan struktur keruangan pada kota-kota, namun satu kelemahan utamanya adalah 1) bahwa Shevky dan Bell tidak menjawab pertanyaan fundamental tentang "bagaimana pembagian sosial yang ada menentukan struktur keruangannya

(Clark, 1982); (2) sangat tidak logis menghubungkan diferensiasi sosial dengan diferensiasi areal pada catatan sensus (Hawley & Duncan, 1957).

Namun demikian, ternyata bahwa hubungan antara teori sosial dan pola-pola geografis dapat dikenali (Bell, 1965; Murdie, 1969). Hal ini membuktikan bahwa struktur internal kota akan diciri-khasi oleh zona-zona melingkar dari status keluarga, penyebaran sektoral dari status sosial ekonomi dan pengelompokan-pengelompokan penduduk atas dasar kesukuan/kebangsaan. Penelitian ini sekaligus memberi jawaban tentang kelemahan-kelemahan di atas (gambar 64).

Gambar 64

Social Area Constructs: Theoritical Patterns

4.1.1. Persebaran Ruang Sosial Konsentris

Persebaran ini menunjukkan distribusi keruangan tentang jenjang sosial. Ternyata memang terdapat preferensi beraneka ragam dari kelompok-kelompok penduduk terhadap lokasi untuk bertempat tinggal. Menurut Bell, preferensi ini sangat berkaitan dengan gaya hidup seseorang, secara garis besar ada 3 macam gaya hidup, yaitu (1) familisme (2) konsumerisme (3) karirisme.

Familisme sendiri terdiri dari beberapa tahap yaitu:

1. Tahap *pre-marriage*" (tahap sebelum kawin)
2. Tahap "*marriage pre-children*" (tahap setelah kawin tetapi belum punya anak)
3. Tahap "*child-rearing*" (tahap membesarkan anak-anak)
4. Tahap "*child-launching*" (tahap melepas anak-anak)
5. "*marriage post-children*" (tahap setelah tidak ada lagi anak-anak)
6. "*Widowhood*" (karena salah satu meninggal).

Masing-masing tahap ini menurut Bell mempunyai keterkaitan dengan preferensi lokasi tempat tinggal dan jenis tempat tinggal. Sebagai contoh misalnya bagi orang yang belum kawin akan mempunyai selera lokasi dan jenis tempat tinggal yang berbeda dengan orang yang sudah kawin. Orang-orang yang sudah kawin tetapi belum punya anak akan berbeda pula dengan yang sudah kawin dan punya anak. Pertimbangan dekatnya terhadap sekolah, tempat bermain, misalnya, akan sangat mempengaruhi preferensi lokasi tempat tinggal bagi orang yang sudah kawin dan mempunyai anak usia sekolah. Anak-anak yang banyak juga mempengaruhi preferensi jenis tempat tinggal tertentu, khususnya rumah yang relatif besar sehingga kebutuhan kamar dapat dipenuhi. Pasangan-pasangan tua (*marriage post children*) tidak lagi menginginkan

tempat tinggal yang luas dan harus dekat dengan sekolah tetapi akan lebih senang dengan ukuran rumah yang relatif kecil tetapi mudah terjangkau oleh jalur pendekat misalnya. Variasi kemampuan untuk membayar ternyata sejalan pula dengan preferensi lokasi dan jenis tempat tinggal. Bagi mereka yang berkemampuan rendah misalnya, akan menyesuaikan dengan besarnya "sewa lokasi lahan" (*land rent*), yang rendah pula dan "*land rent*" yang rendah ini berada pada daerah-daerah yang aksesibilitasnya rendah serta tempat tinggal yang lebih rendah. Dengan mendasarkan pada asumsi bahwa jenis tempat tinggal yang sama dan tinggi rendahnya "sewa lahan" ditentukan oleh lokasi, maka persebaran keruangan tempat tinggal mereka yang menganut "familisme" ini akan membentuk zona-zona yang konsentris. Mereka yang muda dan tua akan lebih senang pada tempat tinggal yang relatif kecil, harga rendah tetapi mempunyai derajad aksesibilitas yang tinggi dan dekat dengan pusat kota. Sementara itu keluarga-keluarga "*nuclear*" yang terdiri dari orang tua dan anak-anak akan lebih senang bertempat tinggal di daerah pinggiran dengan maksud utama memperoleh tempat tinggal yang lebih luas, harga lahan lebih murah dan atmosfera yang baik untuk membesarkan anak-anak (lihat Charles Colby). Kondisi seperti ini kelihatannya sangat dipengaruhi oleh gaya hidup konsumerisme dan karirisme.

Bagi mereka yang cenderung menekankan gaya hidupnya pada "kerja" (karirisme) akan lebih menyukai lokasi tempat tinggal dekat dengan pusat kota karena daerah inilah yang merupakan pusat kegiatan kota dan identik dengan lapangan kerja. Begitu pula bagi mereka yang mempunyai gaya hidup menonjolkan materinya dengan maksud mencapai "*social prestige*" tertentu akan lebih senang bertempat tinggal pada lokasi-lokasi dekat "*theatres*", pusat-pusat hiburan dan toko-

toko besar. Pola keruangan wilayah sosial konsentris akan tercipta dari variasi "*life style*" yang berbeda-beda ini. Bagian dalam kota lebih didominasi oleh penduduk yang tua, orang-orang dewasa belum kawin dan muda, mereka yang menekankan gaya hidupnya pada "konsumerisme" dan "karirisme", jadi pada bagian dalam lebih heterogin sifatnya. Di bagian pinggiran lebih uniform sifatnya dari segi sosial, yaitu "*nuclear*" family yang terdiri dari orang tua dan anak-anak.

4.1.2. Persebaran Ruang Sosial Sektoral

Persebaran ini lebih banyak disebabkan oleh alasan-alasan sosial ekonomi. Ide pertama memang berasal dari pendapat Homer Hoyt (1939) yang menemukan pola penyebaran keruangan secara sektoral di kota-kota di USA. Perbedaan penggunaan lahan yang mencolok antara daerah pusat dan pinggiran serta "*spoke like wedges of land use*" (penggunaan lahan seperti taji dan menjari) terdapat hampir di semua kota-kota yang ditelitinya. Hal ini dikarenakan adanya konsentrasi penggunaan lahan yang sejenis di sekitar rute transportasi yang menjari, seperti misalnya, "industri berat" lebih tertarik pada lahan-lahan di sekitar jalur kereta api dan kanal-kanal, perkembangan permukiman baru banyak berkonsentrasi di sepanjang jalan raya, jalan-jalan menuju ke taman-taman di kota maupun jalan-jalan yang banyak ditumbuhi pohon-pohon perindang di kiri kanannya. Daerah-daerah yang mempunyai pemandangan alam yang indah (daerah yang tinggi), dekat dengan taman-taman yang indah dan bentuk-bentuk daerah terbuka lainnya banyak diminati oleh golongan tertentu yang mempunyai status sosial ekonomi yang tinggi. Hal semacam inilah yang oleh Bell dianggap sebagai penyebab terjadinya persebaran sektoral atas dasar status sosial ekonomi.

4.1.3. Persebaran Ruang Sosial Diskrit

Perbedaan-perbedaan kultural mengakibatkan kecenderungan etnis-etnis tertentu mengelompok pada bagian-bagian tertentu di dalam kota. Masalah bahasa, agama dan adat kebiasaan menurut Bell dianggap sebagai penentu terjadinya "segregasi sosial" dan kebutuhan untuk dekat dengan tempat-tempat pertemuan mereka yang sepaham, pusat agama, toko-toko khusus (misalnya toko penjual daging yang penyembelihannya melalui prosedur keagamaan yang dianut), pusat-pusat hiburan tertentu akan menyebabkan terjadinya proses pengelompokan ini. Pada saat awal, para "immigrant" memang menghadapi kendala tentang penghasilan dan mata pencaharian, sehingga pada saat itu "immigrant" tersebut lebih suka tinggal dekat dengan pusat kota yang banyak memberi peluang kerja dan menghemat pengeluaran ongkos transportasi (bridgeheader lihat teori Turner). Dengan demikian terciptalah suatu kondisi etnis yang heterogin di dekat pusat kota yang terdiri dari berbagai etnis ini.

Pada hakekatnya ketiga macam persebaran tersebut akan terjadi secara bersama-sama, sehingga dalam wawasan "*social area analysis*" ini, sesuatu kota akan selalu ditandai oleh kombinasi antara pola konsentris, pola sektoral dan pola diskrit. Hipotesis ini ternyata telah dibuktikan/diuji oleh Anderson dan Egeland (1961) dalam penelitiannya di kota Akron, Dayton, Indiana polis dan Syracusse di USA, di mana "*social rank*" mempunyai "wedge shaped expression" sedangkan "Urbanisasi" berpola persebaran konsentris (Clar, 1982). Sebuah contoh analisis dan prosedur penelitian untuk "*social area analysis*" dapat dilihat pada karya Herbert (1973) untuk kota Winipeg, Canada; New Castle, Staffordshire, England (Herbert, 1967).

4.2. *Conflict/Management Approach* (Pendekatan Konflik/Pengelolaan)

Pendekatan ini tergolong baru kehadirannya dalam studi "geografi kota". Analisisnya menekankan pada hubungan antara perorangan (individualis) dan kelembagaan (institutions). Latar belakang munculnya pendekatan ini antara lain didasari oleh adanya kenyataan perbedaan yang menyolok antara bagian dalam kota dengan daerah-daerah pinggiran dan suburban. Bagian dalam kota banyak mengalami kemunduran dan berbagai konotasi negatif lainnya sedang bagian pinggiran dan suburban bertambah baik. Akibat perbedaan-perbedaan keruangan ini disebabkan oleh adanya "mekanisme-mekanisme alokatif yang kuat(*powerful allocation mechanisms*)" di dalam kota yang telah menciptakan dan memaksakan timbulnya kesenjangan (*disparities*) dan ketidakadilan (*injustices*).

Mekanisme-mekanisme tersebut, cenderung menciptakan suasana pertentangan (*a situation of conflict*) daripada suasana persetujuan (*a situation of consensus*) dan struktur: keruangan kota yang berbentuk adalah produk daripada tekanan-tekanan (*tensions*) dan gesekan-gesekan (*frictions*) oleh pihak-pihak dan antara pihak-pihak dalam bersaing untuk mendapatkan ruang di dalam kota. Penekanan analisis dari pendekatan konflik/pengelolaan (PK/P) ini adalah pada (1) tekanan-tekanan lokasional (*locational tensions*) dan (2) peranan pihak-pihak yang mengarahkan, mengontrol dan memanipulasi penggunaan lahan di kota (Clark, 1982).

Konflik lokasional dianggap sebagai suatu akibat yang menyertai persaingan untuk memperoleh lahan di kota. Seperti diketahui bahwa suatu kota mempunyai sejumlah unit-unit pembuat keputusan dari berbagai skala geografis, yaitu skala mikro dan makro. Unit-unit penentu skala mikro antara

lain rumah tangga atau firma dan unit-unit penentu skala makro antara lain, badan-badan pemerintah dari tingkat bawah, menengah dan atas. Masing-masing unit pembuat keputusan diperlengkapi dengan seperangkat sumberdaya seperti personil (*personnel*), modal (*capital*) dan lahan (*land*) yang akan dialokasikan sedemikian rupa untuk mencapai kegunaan yang maksimal. Sebagai contoh misalnya suatu rumah tangga, di dalam memenuhi kebutuhan anggota rumah tangganya, maka harus dialokasikan suatu anggaran rumah tangga yang tertentu (*fixed budget*), penggunaan sumberdaya sedemikian rupa untuk memberi tempat tinggal, makan, uang transport untuk semua anggota rumah tangga dan lain sebagainya. Salah satu kekhasan proses alokasi (peruntukan) ini adalah bahwa pendayagunaan individual ini tidak bebas sifatnya, karena menyangkut pula kepentingan orang lain. Apakah suatu tindakan seseorang yang menguntungkan dirinya juga akan menguntungkan orang lain dan justru tidak merugikan orang lain? Sebagai contoh adalah pembelian mobil oleh seseorang memang sangat berguna bagi dirinya antara lain mempertinggi mobilitasnya, tetapi dapat menimbulkan polusi dan dampak negatif tertentu, terhadap orang lain (Clark, 1982).

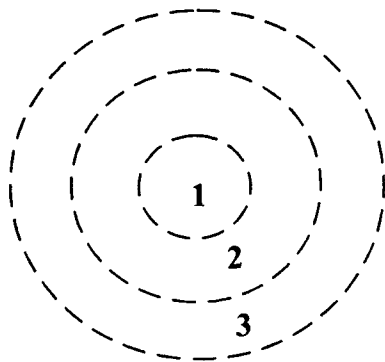
Dari konsepsi di atas kemudian muncul istilah eksternalitas. Dalam hal ini dikenal dua tipe efek eksternalitas, yaitu (1) eksternalitas perilaku umum (*public behaviour externalities*) dan (2) eksternalitas status (*status ekternalities*) (Cox, 1973). Eksternalitas perilaku umum meliputi tingkat-tingkat pemeliharaan harta benda, tingkat-tingkat kejahatan, tingkat-tingkat perilaku umum (*levels of public compartment*) dan kegiatan anak-anak. Eksternalitas status adalah akibat-akibat yang ditimbulkan oleh keadaan sosial dan keadaan etnis daripada keluarga. Menurut Cox efek-efek sampingan seperti itu akan menciptakan sejumlah faktor-faktor menarik dan

faktor-faktor yang tidak menarik(*aversions factors*) di dalam kota dan karena hal inilah kemudian terbentuk struktur keruangan kota tertentu. Selanjutnya Cox mengartikan munculnya pembagian areal (*areal divisions*) di dalam kota adalah sebagai respon terhadap permintaan akan aksesibilitas bagi mereka yang telah berhasil memberikan "*positive externalities*", dan merupakan respon terhadap "*physical distance*" dari mereka yang memberi "*negative externalities*". Jadi lokasi-lokasi tertentu di dalam kota memang dicari dan diingini oleh pihak-pihak tertentu (perorangan/kelompok) yang dekat dengan "golongan" nya sehingga diharapkan akan memelihara, mengawasi nilai dari barang-barang miliknya (*properties*). Anggota golongan yang sama ini secara sosial akan bertanggung jawab karena mempunyai pola kepentingan yang relatif sama serta menunjukkan kemiripan pola perilaku dalam memelihara dan membesarkan anak-anak, sedangkan keluarga-keluarga yang menyimpang perilakunya, jahat dan statusnya rendah akan tersingkir.

Munculnya pola-pola areal di dalam kota didorong oleh pembangunan daerah kompleks perumahan dalam skala besar yang seragam bentuknya, arsiteknya, kualitasnya, harganya sehingga secara tidak langsung akan mem-"filter" masuk, mereka yang mampu mempertahankan dan menambah/memperbaiki eksternalitas tersebut dan tidak meloloskan mereka-mereka yang tidak mampu untuk itu. Faktor selanjutnya adalah industri "*real estate*" dan keuangan yang bertindak pilih kasih dalam memberikan informasi perumahan dan alokasinya. Hasilnya sudah jelas yaitu terjadinya segregasi tempat tinggal yang didasarkan pada (1) variabel pendapatan, (2) variabel klas sosial dan (3) variabel "*ethnic origin*" (Palm, 1976).

Pembagian areal di kota akan terus terpelihara sedemikian rupa oleh aliran keuangan antarzone-zone yang ada (*intro-zonal flows of finance*). Untuk menjelaskan zona-zona ini, Bunge (1975) membedakannya menjadi 3 zona keruangan, yaitu:

(1) zona paling dalam kota (*the city of death*)
(2) zona di antara (1) dan (2) (*the city of needs*)
(3) zona paling luar (*the city of superfluity*).

Gambar 65
Model Konsentris Bunge
(pola peraliran keuangan antar zone)

Zona paling dalam adalah zona yang dihuni oleh penduduk berpenghasilan rendah, ditandai pula oleh pelayanan sosial yang kurang. Menurut Bunge, penduduk di sini harus membayar pajak kematian (*death tax*) dalam ujud pajak tambahan (*surcharge*) untuk harga-harga yang lebih tinggi (misalnya makanan, perumahan, asuransi dan lain sebagainya). Penduduk dalam zona ini dieksploitasi sedemikian rupa oleh

penduduk zona lain dalam ujud "exploitasi kerja". Jadi seolah-olah mereka harus membayar pajak mesinnya (*tax machine*).

Zona di antara zone 1 dan 3 merupakan bagian kota yang dihuni oleh golongan pekerja-pekerja kulit putih (*the home of white workers*). Kehidupannya lebih baik dari penduduk zona 1 tetapi di bawah zone paling luar. Fasilitas sosial juga tidak begitu baik dan ditandai oleh "*outflow of finance*".

Zona paling luar dihuni oleh golongan elite yang berkuasa, profesional yang kuat, "*business men*" yang tangguh dengan para politisi yang handal. Tempat tinggal golongan ini sangat bagus sampai "luxurious".

4.2.1. Penyebab Kesenjangan

Dengan mengamati karakteristik daerah hunian tersebut nyatalah adanya "*private sector flows*". Pembagian wilayah kota menjadi unit-unit pemerintah lokal ternyata telah menimbulkan kesenjangan dan konflik-konflik sosial. Masing-masing unit pemerintahan memang mampu menaikkan besarnya pajak untuk membiayai jasa pelayanan umum (*public sector service*) dan fasilitas-fasilitasnya, namun adanya kemampuan daerah yang berbeda tersebut telah menimbulkan "outcome" yang berbeda pula. Kemampuan unit pemerintah lokal untuk membangun pelayanan-pelayanan umum tersebut, jelas sangat tergantung pada sumberdaya yang ada di dalam lingkup batas-batas wilayahnya. Sementara itu banyaknya permintaan akan pelayanan sangat sering berbanding terbalik dengan kemampuan wilayah untuk membangun. Wilayah yang kemampuannya sangat rendah justru membutuhkan tambahan pelayanan yang jauh lebih besar daripada wilayah yang mempunyai kemampuan membangun sangat tinggi. Hubungkanlah hal ini dengan kondisi bagian dalam kota dan bagian

pinggiran kota. Oleh Cox (1973) situasi ini disebut sebagai "*central city-suburban fiscal disparities problem*".

Masalah penyediaan fasilitas tersebut timbul karena daerah bagian pusat kota memang membutuhkan permintaan pelayanan umum yang banyak, tetapi hanya menghasilkan pendapatan pajak yang rendah. Penyebabnya tidak lain adalah bahwasanya di daerah bagian pusat ini hanya merupakan konsentrasi penduduk berpenghasilan rendah saja, kelompok-kelompok kecil etnis, kejahatan-kejahatan, penduduk yang lanjut usia, perumahan yang mudah terbakar, makin banyaknya immigran dan menjadi sasaran komuter saja. Dengan demikian daerah bagian pusat ini cenderung kehilangan nilainya yang tinggi, kehilangan pembayar-pembayar pajak yang tinggi dari "*business*" dan "*activities*" dan digantikannya oleh golongan penduduk berpenghasilan rendah, dan penggunaan hasil yang rendah. Komuter (penglaju) jauh lebih banyak dilakukan oleh penduduk pinggiran kota dan suburban ke pusat kota daripada yang dilakukan oleh penduduk bagian tengah kota ke daerah pinggiran. Situasi tersebut juga menambah beban perpajakan di daerah sentral lebih besar dibandingkan dengan kemampuannya menghasilkan uang dari sektor perpajakan ini.

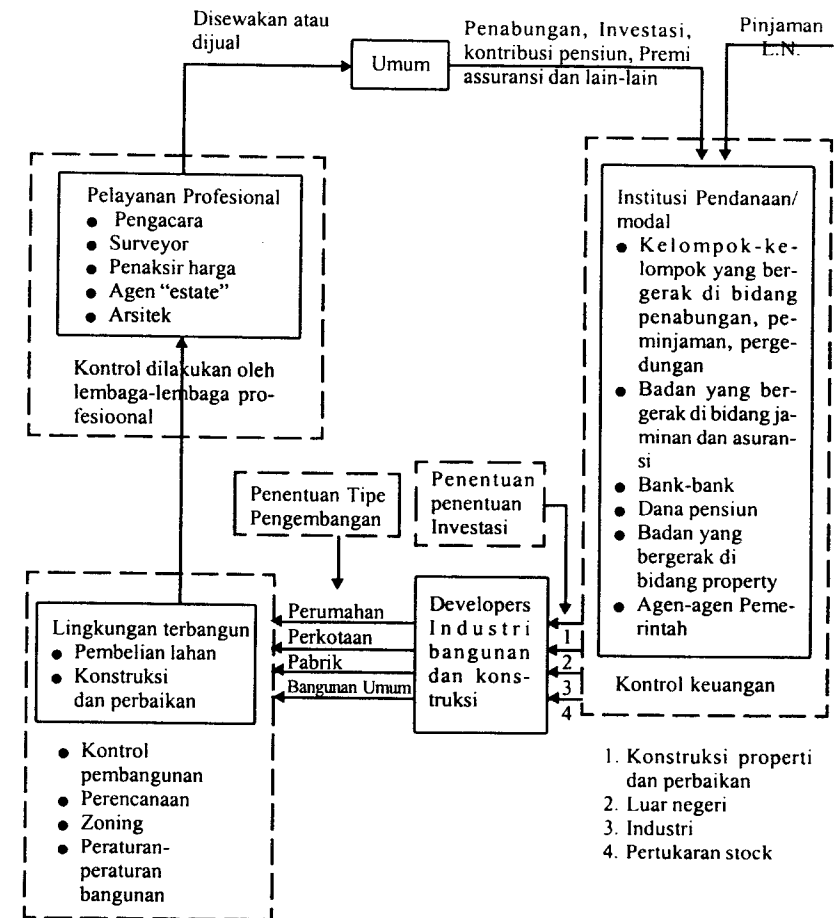
Penelitian Alcady dan Mermelstein (1977), Hill (1977) dan Tabb (1977) tentang kota-kota di USA menunjukkan adanya gejala tersebut dan mereka mengistilahkannya sebagai gejala "*fiscal collapse in decaying central areas*". Situasi ini banyak menandai kota-kota yang sudah berumur tua, seperti kota New York. Seperti diketahui bahwa di kota ini banyak terdapat bangunan-bangunan umum yang sekaligus menjadi kebanggaan bangsa Amerika seperti perpustakaan nasional, kebun binatang, gedung-gedung kesenian yang secara langsung telah membebani unit pemerintahan lokal untuk mengurusnya. Penurunan vitalitas daerah pusat ini telah memperlebar gap antara daerah-daerah yang memberikan eksternalitas positif dan externalitas negatif dan akhirnya akan menciptakan perbedaan areal di dalam kota. Situasi inilah yang menimbulkan "*locational conflict*" antarunit pemerintahan lokal di dalam kota, khususnya untuk kota-kota di USA.

Penelitian dengan pendekatan "konflik lokasional" juga dilakukan di Inggris oeh Pahl (1975) yang menekankan analisisnya pada mekanisme alokasi di dalam kota. Memang terdapat perbedaan mendasar antara kota-kota di USA dan UK dalam hal tersebut antara lain: (1) kota-kota di UK (kecuali London) tidak dibagi-bagi dalam beberapa unit pemerintahan lokal seperti USA. Di UK hanya ada satu unit penguasa saja yang bertanggungjawab terhadap pemberian/pemenuhan fasilitas pelayanan umum di kota. Dalam kondisi seperti ini, terjadinya "*center-periphery imbalances in tax yield and public provision*" dapat dipecahankan lebih mudah; (2) masyarakat perkotaan di UK lebih homogen dan stabil sehingga terjadinya tekanan-tekanan yang ekstrem dari "*inter group attraction*" (ketertarikan antarkelompok) dan "*inter group aversion*" (ketidakcocokan antarkelompok) tidak begitu banyak terjadi; (3) pola penguasaan perumahan yang berbeda-beda di mana di UK partisipasi "public-asector" sampai 30% sedang di USA hanya 4%. Analisisnya terpusat pada peranan "urban managers" (kelompok-kelompok yang termasuk "*public housing managers, estate agents, local government officers, property developers, reperesentative of building societies, insurance companies, youth employment officers, social workers), majestrates* (pembesar pengadilan termasuk hakim, jaksa dan lain-lain), *councillors* (anggota dewan) telah menggunakan pengaruhnya untuk mengalokasikan sumberdaya yang jarang di dalam kota yang bersangkutan.

Pendekatan pengelolaan (*managerial approach*) untuk memahami struktur keruangan kota mulai dikembangkan pada tahun 70-an. Salah satu di antaranya adalah karya Ambrose dan Colenutt (1975) yang mengamati tentang "*housing/property development system*" (sistem pengembangan perumahan/harta benda). Dalam sistem ini dikenal berbagai aktor, agen, institusi keuangan, bentuk hubungan antardepartemental serta hubungan fungsional (gambar 66).

Masyarakat umum memang terdiri dari berbagai kalangan, golongan dan peranan dalam masyarakat, sehingga untuk memenuhi kebutuhannya baik keperluan rumah tangga sehari-hari maupun keperluan institusi kerjanya menuntut sarana maupun prasarana yang bermacam-macam untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Prasarana-prasarana tersebut selalu membutuhkan ruang, dan sistem pengembangan "properti" maupun perumahan akan berusaha untuk merealisasikannya baik melalui pembangunan baru maupun rehabilitasi dari fungsi-fungsi yang telah ada. Keduanya menuntut ketersediaan ruang. Pengadaannya dengan sendirinya menuntut pembiayaan yang sangat tinggi pada tahap awalnya dan untuk itu diperlukan sumber dana yang besar. Untuk tujuan pemenuhan kebutuhan dana ini, beberapa lembaga pengadaan dana/modal mengumpulkannya lewat tabungan, sumbangan pensiun, premi asuransi perorangan. Memang terdapat pula sumber pendanaan dari luar negeri namun untuk Inggris khususnya sumber dana ini tergolong relatif kecil. Kalau pada industri, keuntungan diperoleh dari penjualan hasil produksinya, tetapi pada institusi keuangan/pengumpulan dana ini, upaya menaikkan jumlah dana dilakukan dengan menambahkan bunga dari sejumlah investasi yang ada. Dalam suatu kota memang banyak terdapat lembaga-lembaga pendanaan antara lain agen-agen peme-

Gambar 66
Sistem Pengembangan "Property" (harta benda) dan Pendanaannya di UK (Clark, 1975, p. 170)

rintah, bank, pengumpul dana pensiun, kantor asuransi dan lain sebagainya. Setelah diadakan penentuan terhadap jenis investasi barulah alokasi dana dapat disalurkan. Memang banyak macam dan jenis investasi ini namun dalam sistem di atas dicontohkan pada bidang konstruksi "properti" dan pembangunan, seperti misalnya pembangunan perumahan, perkantoran, pabrik dan bangunan-bangunan umum. Untuk tujuan itu, peranan "developpers" sangat besar. Untuk fungsi-fungsi yang belum mempunyai lahan, upaya pengadaannya perlu membeli lahan baru dan bagi upaya peningkatan dan rehabilitasi fungsi, maka kerja utama hanya bidang konstruksi dan perbaikan. Upaya pembangunan lingkungan tidak dapat dilakukan seenaknya tanpa harus berkonsultasi lebih dahulu pada peraturan-peraturan yang berhubungan dengan perencanaan/planning; *zoning*; pengawas pembangunan (*development control*) dan peraturan tentang bangunannya sendiri. Untuk memperoleh kepastian hukum dan kualitas bangunan yang dibuat diperlukan lembaga-lembaga profesional untuk mengontrol bangunan yang sudah jadi. Pengacara (*solicitors*), surveyors, penaksir harga (*valuers*) dan agen-agen daripada "real estate", akan terlibat di dalam menilai kualitas dan menentukan kepastian hukumnya. Baru kemudian diputuskan apakah bangunan tersebut akan dijual atau disewakan untuk umum.

4.2.2. Implikasi Keruangan Pendekatan Konflik/ Pengelolaan

Analisis struktur keruangan kota yang mendasarkan pada pendekatan pengelolaan daripada sistem di atas menyimpulkan bahwa operasionalisasi sistem tersebut ternyata hanya menguntungkan sementara pihak sedang pihak-pihak tertentu

yang lain terpaksa harus menelan pil pahitnya. Hal inilah yang kemudian memperlebar pembagian sosial di dalam kota. Ketidakberesan kerja terlihat pada 3 badan pembuat keputusan di dalam sistem tersebut, yaitu (1) pembuat keputusan tentang tipe pembangunannya (*type of development decision*), (2) pembuat keputusan alokasi hipotik (*mortgage allocation decision*) dan (3) pembuatan keputusan bantuan perbaikan (*improvement grant decision*).

Beberapa contoh mengenai konflik-konflik yang ditimbulkan oleh "pembuat keputusan tentang tipe pembangunan", oleh Ambrose dan Colenutt (1975) ditunjukkan pada pembangunan di pusat kota London pada tahun 60-an dan permulaan 70-an. Memang pada masa itu adalah periode "urban renewal" di mana sebagian besar dana diperuntukkan pada pembangunan-pembangunan di pusat kota. Walaupun investasi di bidang perumahan, pertokoan, sekolah dan bangunan-bangunan umum lainnya sangat dibutuhkan saat itu, namun bangunan-bangunan untuk mensejahterakan rakyat banyak tersebut hanya memperoleh bagian yang kecil saja. Memang bangunan-bangunan di pusat kota tersebut diharapkan mendatangkan banyak keuntungan. Ternyata kemudian bahwa proses penentuan tipe-tipe pembangunan di dalam kota tersebut dikelola oleh kelompok kecil dari "*estate agents*" dan "*property developers*" saja yang bersama-sama dengan para insinyur dan arsitek bawahannya telah mendatangkan keuntungan-keuntungan pribadi yang sangat banyak. Di samping itu kelompok ini dibantu oleh suasana perpajakan yang sangat menguntungkannya, yaitu membayar pajak sedikit pada keuntungan yang diperoleh tersebut dan dibantu oleh perencana-perencana yang ditunjuk dan bekerja sama dengan mereka. Perencana-perencana ini seolah-olah tidak mempunyai kekuatan apa-apa untuk mengoreksi rencana-

rencana besar yang telah ditentukan walaupun mereka sadar bahwa beberapa dampak negatif akan timbul sesudahnya antara lain: penggusuran rumah-rumah dan toko-toko, menimbulkan pengangguran dan perusakan pada sistem sosial masyarakat bagian dalam ini yang telah lama terbentuk.

Pembiayaan atas pembelian rumah adalah hal kedua yang menyebabkan terciptanya kesenjangan sosial dan keruangan di dalam kota. Di Inggris, pembangunan perkantoran, misalnya kebanyakan dibiayai oleh perseroan yang mengurus harta benda, bank dan dana pensiun tetapi untuk pembiayaan pembangunan perumahan 80% nya harus ditanggung sendiri oleh kelompok pembangunan perumahan (*building societies*). Dalam proses pengajuan pinjaman keuangan untuk membeli rumah, kelompok ini mempertimbangkan beberapa hal antara lain: besarnya penghasilan, kemantapan penghasilan, dan kelakuan baik dari pemohon. Sebagai contoh dapat dikemukakan untuk pekerja-pekerja kasar yang kemungkinan mampu memperoleh penghasilan yang tinggi, tetapi mereka memang agak sulit untuk meningkatkan penghasilannya dari waktu ke waktu sehingga golongan ini kurang memperoleh kesempatan memperoleh pinjaman uang dibanding dengan pekerja-pekerja tetap pada sesuatu instansi atau grup-grup profesional lainnya yang kepastian kerjanya jauh lebih terjamin dan dari waktu ke waktu selalu mengalami kenaikan gaji. Demikian halnya bagi tempat tinggal yang sudah tua, bangunan-bangunan yang tidak memenuhi standard yang ditentukan, akan selalu mengalami perlakuan yang berbeda. Hal-hal seperti inilah yang menyebabkan terjadi pola keruangan yang berbeda-beda dari aliran peminjaman uang (*mortgage*) di dalam kota.

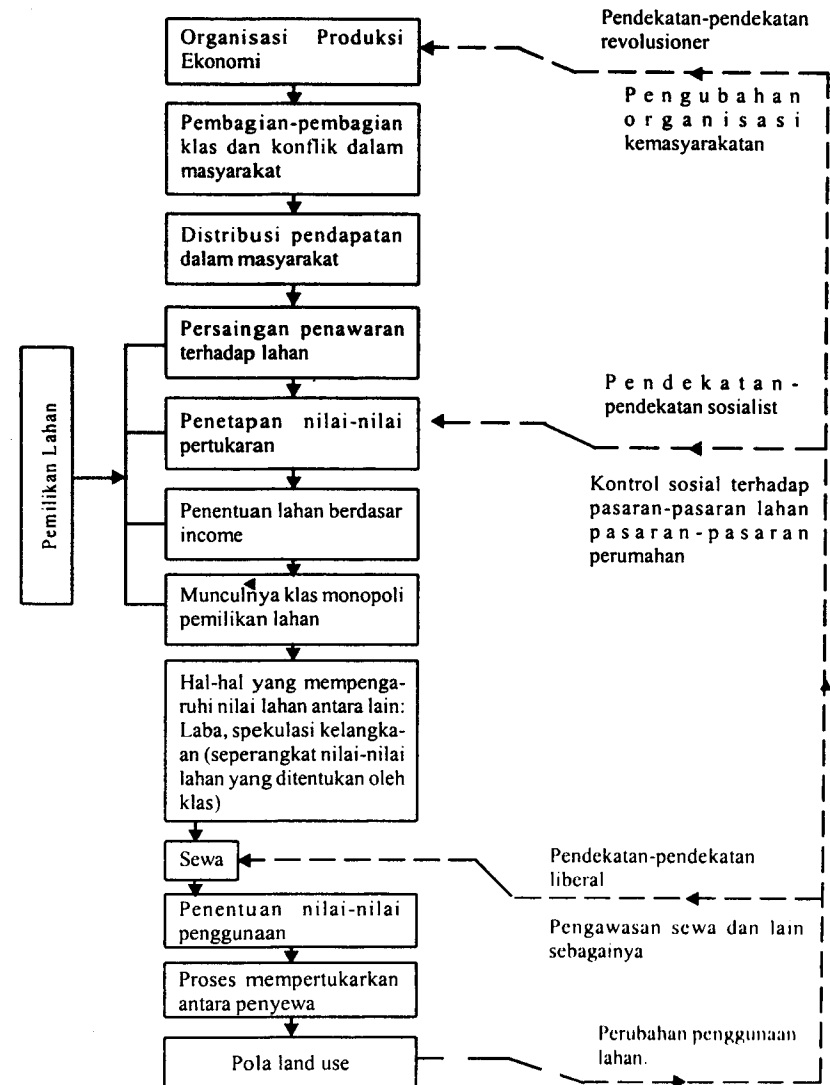
Oleh karena kebanyakan perumahan yang memenuhi standard dengan kualitas yang baik terdapat di daerah pinggiran kota maka pengaliran dana kebanyakan justru ke daerah ini daripada ke bagian dalam kota yang rumah-rumahnya tidak standard dan kualitas fisiknya rendah. Disadari atau tidak, tindakan diskriminasi terhadap pembangunan tempat tinggal memang terjadi. Bahkan pada beberapa bagian di dalam kota ada yang sama sekali tidak akan pernah mengenyam kemudahan "mortgage" tersebut yang oleh beberapa pakar seperti Lambert, 1976; Karn, 1976 dan William, 1978 diberi istilah " readlining areas" (daerah bergaris merah). Artinya bahwa masyarakat menolak memberi pinjaman uang untuk perumahan yang terletak pada "*redlining areas*" ini/daerah yang mengalami penurunan kualitas (*deteriorisasi*) perumahan dan lingkungan.

Meskipun upaya menarik sektor swasta untuk ikut membiayai pembangunan perumahan di bagian dalam kota ini mengalami kesulitan, sektor umum (*public sector*) memang telah membantu juga dalam upaya perbaikan perumahan maupun lingkungan dalam ujud bantuan keuangan (*grant*). Demikianlah sekilas uraian tentang bagaimana pendekatan konflik/pengelolaan telah berusaha memberi jawaban tentang adanya kesenjangan ke ruangan sosial, ekonomi dan pembangunan di dalam kota. Oleh karena pendekatan ini masih baru kehadirannya dalam studi kota serta belum begitu banyak studi kasus yang dikemukakan baik di negara maju dan apalagi di negara dunia ketiga maka analisisnya masih kelihatan belum mantap, mengambang dan belum lengkap. Walaupun penekanan analisis dari pendekatan konflik (*conflict approach*) berbeda dengan pendekatan pengelolaan (*managerial approach*), namun keduanya mempunyai kesamaan yang mendasar yaitu: "keduanya menyoroti mekanisme gesekan/pergeseran (*frictions mechanism*) dan mekanisme alokatif (*allocative mechanism*) di dalam sistem ekonomi perkotaan (Clark, 1982).

4.3. Pendekatan Marxist (*Marxist Approach*)

Pendekatan ini lebih radikal sifatnya apabila dibandingkan dengan pendekatan-pendekatan yang telah dibahas sebelumnya. Dalam membahas struktur perkotaan, pendekatan ini bertitik tolak dari keberadaan "ekonomi kapitalis" di mana proses-proses dan hubungan-hubungan fungsional yang ada di dalam kota merupakan produk dari sistem ekonomi kapitalis tersebut. Pembagian-pembagian sosial dan keruangan di dalam kota adalah produk daripada "*capitalist mode of production*" (tatacara produksi kapitalis). Sebenarnya Karl Marx sendiri sangat sedikit membahas tentang kota, karena teorinya bersifat sangat umum yaitu tentang struktur ekonomi, perubahan-perubahan ekonomi, pembentukan klas-klas sosial dan perjuangan-perjuangan yang terjadi di dalam masyarakat keseluruhannya, jadi tidak memfokuskan pada sesuatu kota saja. Adopsi teori marxist untuk membahas struktur keruangan dan sosial di dalam kota pertama kali dilakukan oleh Harvey pada tahun 1973 dalam bukunya yang berjudul "Social Justice in The City".

Teori Harvey ini membahas tentang mekanisme-mekanisme alokasi lahan di dalam kota kepada individu-individu yang didasarkan atas pendapatannya. Selanjutnya, pemilikan lahan akan menentukan besarnya sewa dan variasi besarnya sewa ini akan menciptakan struktur penggunaan lahan tertentu. Untuk memperjelas operasionalisasi mekanisme tersebut lihat "*flow chart*" berikut ini.

Gambar 67
Sistem Terbentuknya Struktur Keruangan Kota (atas dasar land use) menurut pendekatan Marxist (dikutip dari Clark, 1982)

Pendekatan Marxist ini menekankan analisisnya pada organisasi produksi yang berlaku pada sistem perekonomiannya. Pada setiap masyarakat kecuali masyarakat sangat primitif, hampir sebagian besar penduduknya terlibat secara langsung pada proses produksi dan sementara itu segolongan minoritas penduduk mengontrol (mengendalikan) tenaga kerja dan barang-barang yang diproduksi. Dicontohkan pada zaman pertengahan di mana pemilik-pemilik budak (*slave owner*) atau majikan-majikan feodal mengendalikan buruh-buruhnya dan produksinya. Di dalam sistem ekonomi modern (sistem ekonomi perdagangan bebas) pemilik-pemilik industri dan perdagangan yang dalam hal ini disebut "kapitalis" yang selalu mengarahkan dan mengontrol pekerja-pekerjanya dan produksinya. Hubungan antara "golongan yang menguasai" (*the ruling class*) dan "golongan yang dikuasai" (*subservient group*) telah dan akan menyulut pertentangan-pertentangan dan konflik. Pembagian klas-klas dan pergesekan-pergesekan sosial (*class divisions* dan *frictions*) adalah stimulus utama untuk terjadinya perubahan sosial.

Menurut faham ini para kapitalis merencanakan kebijakannya berdasarkan atas pertimbangan memperoleh keuntungan (profits) sebesar-besarnya di dalam sistem produksinya. Akibatnya mereka berusaha untuk menekan upah para pekerjanya pada sejumlah tertentu yang dianggap cukup hanya untuk mempertahankan hidup (*just sufficient to sustain life*) dan untuk mereproduksi pekerja-pekerja yang lebih banyak untuk generasi mendatang. Nilai yang dihasilkan oleh para pekerja ini disebut nilai lebih/tambah (*surplus value*). Nilai inilah yang menjadi dasar sumber keuntungan dan kekayaan masyarakat. Di dalam sistem perekonomian kapitalisme, di mana perjuangan klas sudah membudaya dan merasuk ke hampir semua segmen di dalam masyarakat, beberapa

sektor dari klas pekerja ini memang beruntung dalam hubungannya dengan majikannya tetapi ada pula sektor-sektor dari klas pekerja ini yang terpaksa tidak untung. Dampak selanjutnya adalah bahwa sektor-sektor yang beruntung ini akan makin sukses dalam perjuangan klasnya untuk meningkatkan gajinya dan mengkondisikan sistem kerjanya yang lebih baik daripada golongan yang tidak beruntung. Pembedaan perolehan upah dalam ekonomi kapitalis, dengan membeda-bedakan pekerja akan bertentangan dengan/akan melemahkan upaya pembentukan kesadaran klas yang kuat dan melemahkan semangat berjuang dari klas pekerja ini. Organisasi ekonomi kapitalis menimbulkan distribusi pencapaian yang miring/condong/tidak merata sebagai konsekuensi dari adanya perbedaan yang besar antara tingkat gaji golongan berkuasa (*the rulling class*) dan golongan pekerja (*the working class*) dan perbedaan-perbedaan kecil antara tingkat upah dari golongan pekerja sendiri.

Apabila dasar pemikiran adanya masyarakat yang berklas-klas dengan pendapatan yang dibedakan tersebut, ditrapkan untuk analisis geografi kota, maka akan menjadi suatu analisis yang menarik dalam upaya mencari jawaban terjadinya struktur keruangan penggunaan lahan perkotaan yang ada. Seperti diketahui bahwa tersedianya lahan di daerah perkotaan sangat terbatas dan oleh karenanya maka lahan tersebut mempunyai nilai ekonomi (*economic value*). Di dalam studi ekonomi, dikenal ada 2 macam pengukuran nilai, yaitu (1) nilai guna (*use value*) dan (2) nilai jual/tukar (*exchange/market value*). Nilai guna adalah suatu nilai yang timbul dari komoditi itu sendiri dalam proses ekonomi dan nilai jual adalah suatu nilai yang timbul dari komoditi itu apabila dijual. Secara sederhana dicontohkan pada suatu mobil. Nilai gunanya timbul dari keuntungan-keuntungan yang timbul dengan

penggunaan mobil tersebut antara lain kenyamanan, mobilitas yang tinggi, daya angkut yang tinggi, prestige dan lain sebagainya. Nilai jual adalah sejumlah harga yang ditentukan dari penjualan mobil tersebut di pasaran. Apabila kedua macam nilai tersebut diterapkan untuk lahan kota maka akan timbul karakteristik-karakteristik tertentu. Beberapa karakteristik lahan tersebut adalah: (1) lahan tidak mengalami pemindahan tangan (hak/penguasaan) dalam waktu yang singkat sehingga pada saat seseorang/pihak tertentu menguasainya, mereka dapat menikmati kegunaan lahan tersebut dalam kurun waktu tertentu, dapat pula menyewakannya, mengontrakkannya pada pihak lain, (2) lahan adalah suatu properti yang tidak bergerak dan tertentu sifatnya sehingga apabila terjadi pembelian lahan maka akan menjadikan si pemilik memegang hak-hak monopoli atasnya (3) lahan dan atau segala perbaikan-perbaikan di atasnya dapat berfungsi sebagai komoditi, di mana akan menjadikan pemiliknya mempunyai posisi ekonomi yang lebih kuat dibanding dengan yang tidak mempunyai. Makin banyak mempunyai lahan (makin luas pemilikan lahan) akan makin kuat posisi ekonominya (dengan asumsi bahwa semua jenis dan tipe lahan mempunyai harga yang seragam per satuan luas tertentu).

Baik nilai tukar lahan (*exchange value of land*) maupun pemilikan lahan (*land ownership*) ditentukan oleh persaingan dalam penawaran. Harvey (1973) menganalogikan proses persaingan penawaran untuk bidang-bidang lahan tertentu di dalam kota, dengan proses pencarian tempat duduk pada suatu gedung pertunjukan (dengan asumsi bahwa setiap kursi mempunyai karakteristik yang sama dan setiap pengunjung mempunyai kesempatan memilih secara bebas). Pengunjung yang pertama kali masuk ke gedung pertunjukan mempunyai kesempatan memilih sebesar n (sejumlah kursi yang tersedia),

pengunjung yang ke 2 mempunyai kesempatan n-1; pengunjung yang ketiga mempunyai kesempatan n-2 dan seterusnya. Demikian pula halnya dengan pihak-pihak yang bersaing di dalam upayanya untuk memperoleh lahan di kota. Kekuatan penawarannya ditentukan oleh besar kecilnya penghasilan. Makin tinggi "income"nya makin tinggi kemampuan penawarannya dan makin tinggi pula kesempatan memperoleh lahan-lahan terbaik sedang makin rendah pendapatannya akan mengalami hal yang sebaliknya. Bagi mereka yang tidak ada kesempatan memperoleh lahan karena penghasilannya terlalu rendah, maka golongan ini terpaksa harus "menyewa" dari golongan yang mempunyai lahan. Di sinilah letak kekhasan nilai lahan kota di dalam pendekatan marxist ini, di mana di dalam proses penguasaan yang berlanjut, bahwa biaya relatif atas ruang di dalam kota akan rendah bagi golongan berpenghasilan tinggi, dan akan tinggi bagi golongan berpenghasilan rendah. Mereka yang terkaya harus membayar sedikit lebih rendah untuk memperoleh lokasi-lokasi terbaik di dalam kota dibandingkan dengan mereka yang tergolong terkaya kedua dan seterusnya. Sebaliknya bagi golongan miskin/termiskin terpaksa harus memperluas ("*njereng*") keuangannya hanya untuk memperoleh yang terjelek saja.

Karena kemampuan/daya beli yang tinggi dari golongan penduduk berpenghasilan tinggi tersebut akan mengakibatkan adanya dominasi golongan ini dalam bentuk monopoli atas lahan-lahan perkotaan. Golongan tuan-tuan tanah ini hanya meliputi sebagian kecil saja dari penduduk kota, namun mereka menguasai dan mengontrol pasaran lahan perkotaan. Beberapa lokasi lahan saja yang ditempati oleh tuan-tuan tanah ini dan beberapa yang lain disewakan atau dikontrakkan bagi mereka yang tidak mampu membeli. Sebagaimana prinsip-prinsip ekonomi kapitalis pada umumnya, tuan-tuan tanah pa-

da sistem ekonomi ini juga berpedoman untuk memperoleh keuntungan yang maksimal dari investasi lahannya dan menekan biaya perbaikan dan pemeliharaan serendah-rendahnya. Bahkan kadang-kadang tuan-tuan tanah ini justru membiarkan pemilikannya menjadi terlantar sama sekali, apabila mereka melihat kemungkinan untuk membangun kembali dengan harapan memperoleh sewa yang jauh lebih besar. Tujuan menterlantarkan pemilikannya sering sekali untuk mengusir penyewa secara tidak langsung supaya tidak kerasan. Pembangunan kembali pemilikannya sering berujud pengubahan permukiman menjadi bangunan-bangunan yang akan disewakan atau dikontrakkan kepada instansi-instansi tertentu sebagai kedudukan kantornya.

Strategi para tuan tanah ini memang menimbulkan permasalahan yang rumit untuk dipecahkan oleh penguasa dan perencana kota. Sebagai contoh dikemukakan pada daerah di bagian dalam kota yang merupakan daerah paling berat menghadapi masalah kekurangan tempat tinggal, masalah-masalah tidak mempunyai tempat tinggal namun pada saat yang bersamaan terlihat adanya banyak bagian-bagian lahan yang masih kosong dan tidak terurus (lahan-lahan yang kosong atau bangunan-bangunan yang tidak berpenghuni). Dalam peranannya yang besar di dalam pasaran lahan di kota, golongan-golongan tuan tanah yang mempunyai monopoli atas lahan, mampu mengatur dan menentukan pola penggunaan lahan kekotaan. Uang sewa bagi si penyewa merupakan harga yang dibayar untuk menempati sesuatu ruang di dalam kota dan nilai itu sekaligus merupakan "*use value*" dari lahan tersebut. Apabila uang sewanya ditentukan tinggi maka lahannya diperuntukkan bagi penggunaan komersial maupun penggunaan "eceran" tingkat tinggi seperti pakaian-pakaian dengan mode-mode terkenal, peralatan rumah tangga, perkantoran dari perusahaan-perusahaan terkenal dan lain sebagainya, tetapi apabila nilai sewanya rendah, lahan yang bersangkutan hanya diperuntukkan bagi penggunaan lahan tempat tinggal saja (*residential uses*). Penjelasan tentang peranan sewa inilah yang merupakan pembela utama antara pendekatan Marxist dan non Marxist untuk analisis kota. Bagi pendekatan non-Marxist, sewa lahan merupakan produk di mana penggunaan lahanlah yang menetapkan besar kecilnya sewa lahan. Pendekatan Marxist berpandangan sebaliknya, di mana sewa lahanlah yang akan menentukan corak penggunaan lahannya. Dalam bersaing untuk menyewa ruang di dalam kota, industrialis maupun kepala-kepala rumah tangga menetapkan penawarannya dalam hubungannya dengan struktur sewa yang telah terbentuk. Produk daripada proses sosial ekonomi pada masyarakat kapitalis ini adalah struktur penggunaan lahan perkotaan yang konsentris.

4.3.1. Implikasi Keruangan Pendekatan Marxist

Implikasi penting dari analisis pendekatan Marxist ini terhadap struktur keruangan perkotaan memang dimulai oleh peranan kapitalisme itu sendiri. Kapitalisme, akan menciptakan kemakmuran bagi pihak-pihak yang mempunyai alat-alat produksi. Hal ini berarti bahwa bagian kota yang mengalami penurunan kualitas (*areas of decay and decline*) adalah tidak lain merupakan konsekuensi/akibat dari sistem/tatacara operasi produksi kapitalisme. Rationalnya adalah: (1) motivasi mencari keuntungan setinggi-tingginya akan selalu mendorong untuk menaikkan "sewa" sampai ke tingkat di mana mereka memperkecil pengeluaran-pengeluaran lain dalam rumah tangga; (2) eksploitasi seperti itu dipandang perlu agar supaya pihak yang mempunyai/menguasai lahan tersebut

tidak kehilangan posisi yang menguntungkan. Ekonomi perkotaannya selalu berusaha menimbulkan/menciptakan serta memerlukan sekali adanya "sumber tenaga kerja yang murah" (*a pool of low cost labour*) yang dapat dieksploitasi sedemikian rupa untuk kepentingan mereka dan menghadapi fluktuasi-fluktuasi di dalam siklus ekonomi. Kemelaratan dan keterbelakangan menurut analisis Marxisme bukanlah karena kegagalan-kegagalan personal dan institusional, melainkan sebagai konsekuensi dari adanya organisasi kapitalis dari masyarakat. Apabila kemudian, pemerintah kota mengadakan kebijaksanaan untuk mengentaskan kemiskinan dengan cara membuat peraturan-peraturan tertentu tentang sewa dan upah, menurut pendekatan marxisme dianggap kurang tepat karena tingginya sewa dan rendahnya upah tersebut semata-mata merupakan "*simptoms*" dari suatu tatanan ekonomi tertentu dan bukan sebagai penyebab kemiskinan itu sendiri. Maka dari itu apabila pemerintah akan menghilangkan ketidakadilan sosial dan keruangan tersebut maka organisasi ekonomi masyarakatnya yang harus diubah, karena tatanan inilah yang menyebabkan terjadinya kesenjangan-kesenjangan tersebut. "*Public ownership*" hendaknya menggantikan "private ownership" dalam hal pemilikan lahan, karena semua peruntukan lahan dapat dikaitkan dengan kebutuhan sosial (masyarakat yang lebih luas).

Pada kota-kota besar di negara-negara barat terlihat pula keadaan di mana ruang di bagian dalam kota menjadi terlantar/ diterlantarkan oleh tuan-tuan tanah, walaupun di lain pihak terlihat adanya kekurangan perumahan. Dalam hal ini terlihat bahwa modal sosial untuk pengadaan perumahan menjadi "*mandheg*", karena perumahan dinilai dari perspektif "nilai jual (*market exchange*) dan bukannya dalam artian "*shelter/ residence* (tempat bernaung/tempat tinggal). Sementara itu

nilai jual banyak dipengaruhi unsur spekulasi sehingga banyak sekali terdapat rumah-rumah di bagian dalam kota hanya memiliki "nilai jual" yang sangat rendah (ingat proses deteriorisasi perumahan dan lingkungan sebagai akibat spekulasi karena melihat kemungkinan mengganti daerah) perumahan menjadi fungsi-fungsi baru yang lebih besar dan lebih menguntungkan). Karena "*exchange value*" nya sangat rendah maka "*use value*"nya menjadi terkesampingkan pula.

Menurut Harvey (1973) pemborosan sumber daya seperti itu yang sebetulnya dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap kebutuhan perumahan, tidak akan terjadi dalam suatu sistem pemasaran perumahan sosialis. Dalam hal ini Harvey sendiri mengangankan suatu tipe tatanan masyarakat dan kota yang ideal dengan kondisi tertentu.

Oleh karena dia melihat tatanan ekonomi kapitalisme mendominasi sistem ekonomi masyarakat dan kota di negara barat maka untuk menciptakan tatanan baru itu dia menyarankan untuk mengubah organisasi daripada alat-alat produksi yang ada. Kolektivisasi dan kontrol dari negara terhadap lahan sangat diperlukan untuk menghindari timbulnya pertentangan di antara kelompok-kelompok dan cara tersebut diharapkan mampu menciptakan struktur kota yang adil secara sosial maupun keruangannya.

4.3.2. Kritik terhadap Pendekatan Marxist

Walaupun penalaran pendekatan marxist ini sangat mengesankan, namun masih mengundang pertanyaan yang mendasar "apakah teori tersebut dapat direalisir?" Berkenaan dengan pertanyaan ini ada 5 butir permasalahan yang perlu memperoleh perhatian:

(1) Pertanyaan ini berkaitan dengan situasi di negara-negara blok timur yang menganut paham "*centrally planned economics*" masih merupakan negara-negara yang keberadaannya relatif masih baru (terjadi pada abad 20) sehingga perubahan sosial yang bersifat radikal akan cukup sulit.

(2) Di samping itu pengukuran kepincangan-kepincangan sosial di negara-negara tersebut akan mengalami kesulitan-kesulitan yang cukup berarti karena data statistik yang berkenaan dengan keadaan sosial tidak terdapat.

(3) Pada kenyataannya, sebagian besar kota-kota di negara-negara blok timur tersebut ditandai pula oleh distribusi sosial dan keruangan yang bervariasi, seperti halnya dengan apa yang terjadi di kota-kota negara Barat. Hal ini membuktikan bahwa negara-negara yang menganut "*centralised control*" ternyata membuahkan pola keruangan dan sosial yang mirip dengan negara-negara yang menekankan ekonominya pada "*private ownership and capitalism*". Penelitian Pahl (1979) menunjukkan bahwa semua masyarakat baik yang menganut paham kapitalisme maupun "*centrally planned/controlled*" selalu mempunyai masalah "*social injustices*" dan "daerah-daerah yang sangat jelek/jauh dari menyenangkan/baik dari segi fisik, sosial dan ekonomi" (*areas of deprivation*) sebagai pencerminan dari adanya "*scarce resources*". Upaya-upaya untuk menghilangkan atau mengurangi kesenjangan-kesenjangan ini telah menimbulkan berbagai sistem birokrasi yang kompleks dan pada akhirnya akan menciptakan konsekuensi-konsekuensi sosio politik tertentu. Sumberdaya-sumberdaya yang ada dialokasikan di dalam masyarakat secara menyeluruh melalui suatu sistem konsiderasi pengelolaan (*managerial bargaining*). Organisasi seperti ini akan mempunyai peraturan-peraturan, prosedur-prosedur dan preferensi-preferensi tertentu yang diatur sedemikian rupa dalam sistem birokrasi yang "bertele-tele" dan bukannya meninjau struktur sosial politik yang ada dan merupakan sumber terciptanya pola-pola keruangan dan sosial kota seperti itu.

(4) Pendekatan marxist ini dikritik karena kandungan idiologinya, bersifat subyektif dan tidak ilmiah. Sebagai suatu model analisis, idiologi marxist ini menyulut-nyulut api semangat untuk mengadakan perubahan-perubahan sosial dan keruangan yang fundamental dan di sinilah letak karakteristik politiknya sehingga kurang dapat diterima sebagai suatu model analisis. Seperti diketahui bahwa suatu model selalu bersifat obyektif tidak memihak dan "value-free". Walaupun sebenarnya diakui bahwa dasar teorinya memang mempunyai relevansi dengan kenyataan dan sebagaimana teori-teori dalam ilmu sosial lainnyapun sebetulnya juga berkarakter idiologis karena pada akhirnya selalu didasarkan pada asumsi-asumsi yang mendasari organisasi suatu masyarakat. Lihat saja sebagai contoh teori-teori tentang "*private land*" dan "*business ownership*", ekonomi pasar persaingan bebas, "*central place theory*", model lokasi industri, "*bid-rent model*" dari penggunaan lahan kota, "*capitalist mode of production*" dan organisasi ekonomi, kesemuanya mengandung unsur-unsur idiologis.

(5) Walaupun kandungan sifat politik dari pendekatan Marxist ini dianggap sebagai suatu "dosa" pada suatu model analisis, tetapi perlu diingat bahwa pengertian "politik" di sini tidak hanya merupakan kegiatan-kegiatan yang radikal dan revolusioner saja tetapi juga mengacu pada kegiatan-kegiatan yang berusaha menggunakan

"*power*" untuk mempertahankan dan memperkokoh posisi-posisinya dan kekuasaannya. Dalam hal ini, salah satu ciri yang mencolok dari pendekatan Marxist tentang kandungan politiknya adalah sangat bersifat "*overt*" (terang-terangan/terbuka) dan "explisit" (jelas dan tegas) sedang kandungan politik model lain kebanyakan bersifat "*covert*" (tidak terang-terangan) dan "hidden" (terselubung/tersembunyi). Dengan demikian teori pendekatan Marxist ini lebih mudah diserang oleh kritik-kritik, ditolak atas dasar idiologinya karena sangat jelas dikemukakan. Namun demikian, sebagai suatu lontaran teori bukannya tidak berguna atau tidak berharga sama sekali. Makanya dalam setiap pembahasan tentang teori-teori struktur keruangan maupun sosial kota adalah penting untuk selalu sadar akan adanya dasar idiologi tersebut apakah itu teori Marxist ataupun non-Marxist. Analisis Marxist ini memang telah banyak mempengaruhi studi kota. Memang tidak dapat disangkal bahwa sebagai suatu badan teori, pendekatan Marxist untuk studi struktur sosial dan keruangan kota adalah logis, konsisten dan menggelitik, tetapi sebagaimana pendekatan-pendekatan sosial lainnya yang sedikit banyak secara tersembunyi/tidak, "implicit" atau "explicit", "*over/covert*", mengandung idiologi tertentu memang sangat sulit untuk mengevaluasinya. Hal ini terpulang pada penilaian masing-masing apakah pendekatan tipe ini dapat digunakan sebagai dasar untuk membahas struktur sosial dan struktur keruangan sesuatu kota. Sebagai suatu teori, jelas pendekatan ini bersifat netral hanya kadang-kadang oleh pihak tertentu digunakan untuk tujuan politis. Hal inilah yang harus diwaspadai, khususnya untuk negara Indonesia yang sudah mempunyai "*way of life*" nya sendiri dengan jelas mantap yaitu "Pancasila". Sebagai ilmuwan

mempelajari berbagai macam teori memang suatu keharusan, sehingga kita betul-betul dapat mengambil manfaat darinya untuk pembangunan dan kemajuan bangsa. ❐

Bagian V
Pendekatan-pendekatan Ekologi Faktorial (*Factorial Ecology Approaches*)

PENDEKATAN ekologi faktorial ini sengaja penulis keluarkan dari pendekatan sistem-sistem kegiatan karena pendekatan ini lebih merupakan suatu prosedur teknik analisis. Dasar-dasar pemikiran yang digunakan untuk membahas struktur keruangan kota tidak dikemukakannya sebagai teori-teori lainnya dan di sini hanya dikemukakan prosedur pengenalan dan analisis variabel penelitian yang lebih banyak. Hal ini dapat dilaksanakan karena adanya fasilitas komputer. Pendekatan ini menyempurnakan apa yang telah dirintis oleh Shevky dan Bell (1955). Kalau pada tahun 50-an tersebut Shevky dan Bell (1955) hanya menurunkan 6 macam variabel utama saja untuk menganalisis struktur keruangan kota, maka pendekatan ini menurunkan variabel yang jauh lebih banyak. Seperti dijelaskan di muka bahwa pada tahun 50-an, orang akan menghadapi kesulitan yang besar untuk menganalis sedemikian banyak variabel-variabel. Analisis "multivariabel" dan teknik-teknik klasifikasi yang sudah berkembang sangat membantu dalam menjabarkan variabel-variabel yang ada pada suatu kota untuk mengenali struktur keruangan kota. Mengapa dan bagaimana proses-proses yang berjalan di dalam kota sehingga terbentuk struktur sosial dan keruangan

tertentu, tidak dikemukakan di sini sehingga tidak ada inferensi-inferensi yang dapat dikemukakan.

Istilah "*factorial ecology*" sendiri termasuk baru di dalam studi kota dan digunakan untuk menganalisis struktur keruangan kota (*urban spatial structure*) dengan menggunakan analisis faktor sebagai tekniknya. Jenis studi ini kini banyak diminati karena sifat obyektifnya dan kemampuannya mengelola data yang banyak. Memang dari pendekatan ini dimungkinkan mampu menggambarkan kota-kota secara lebih detail, namun cara ini dengan metode-metode induktifnya belum tentu menjamin generalisasi pola struktur sosial dan keruangan kota yang lebih baik. Di samping itu, karena kelangkaan dasar-dasar/konsep teori yang mendasari analisisnya, maka penjelasan mengenai proses sosial dan keruangan yang mengakibatkan terbentuknya struktur sosial dan keruangan yang ada kebanyakan juga kurang jelas (Johnson, 1981). Dalam beberapa hal, teknik ini dapat dianalogikan dengan "*social areas analysis*" karya Shevky dan Bell (1955) yang melalui metode deduktif mengidentifikasi perubahan-perubahan di dalam masyarakat dan mengubah perubahan-perubahan ini ke bentuk "*constructs*" dan memilih variabel-variabel sensus yang dianggap menciri-khasi masing-masing "*constructs*" tersebut.

Salah satu contoh analisis faktor dikemukakan oleh Herbert (1973) tentang studinya di kota Winnipeg untuk menganalisis "*residential areas*". Inputnya terdiri dari 34 variabel (lihat tabel berikut).

Tabel 6. Variabel Yang Digunakan (Input) Untuk Analisis Faktor Kota Winipeg

A. Struktur Penduduk	B. Penguasaan tempat tinggal
1. % penduduk < 5 tahun 2. % penduduk < 15 tahun 3. % penduduk <>65 tahun 4. Ratio fertilitas 5. Ratio sex 6. Penduduk Single sebagai % penduduk dewasa	7. Nilai median t.t. 8. Rata-rata sewa kontrak 9. % pemilik yang menempati 10. % penyewa yang menempati 11. % menempati < 2 tahun 12. % menempati > 10 tahun
C. Karakteristik Sosio-Kultural	**D. Karakteristik R.T.**
13. % imigran dari T1 ke T2 14. % imigran asal Inggris 15. % imigran asal Perancis 16. % imigran asal Eropa dan Asia 17. % Ukraina 18. % berbicara bahasa Inggris 19. % agama katolik 20. % berpendidikan SD 21. % berpendidikan SMA + Universitas	22. % r.t. single 23. % r.t. 2 - 5 24. % r.t. ≥ 6 25. % r.t. keluarga tunggal 26. % apartemen/flat 27. Jiwa/kamar 28. Hunian yang padat (pemukiman padat).
E. Angkatan kerja	
29. % wanita yang bekerja 30. % pria bekerja sebagai manager, profesional ttt; keteknikan 31. % pria pekerja-pekerja rendah 32. % pria bergaji ≤ $ 2000/bulan 33. % pria bergaji ≥ $ 6000/bulan 34. Rata-rata upah/jam dan gaji/bulan	

Dalam hal ini, Herbert menggunakan "*Varimax Rotation Programme*". Output pertama untuk kota yang diteliti menunjukkan urutan dari besar ke kecil dari faktor-faktor dan juga menunjukkan proporsi varians permulaan (pada kolom 1). Nilai-nilai "eigen" (kolom dua) menunjukkan kekuatan relatif dari faktor-faktor pada kolom 1 dan dapat di ekspresikan sebagai proporsi-proporsi varian total (kolom 3) lihat tabel berikut.

Tabel 7. Nilai-Nilai "Eigen" Dari Faktor-Faktor

Faktor	Nilai-nilai eigen	% Varian	% Kumulatif
1	10,9	32,2	32,2
2	8,1	23,8	56,0
3	2,9	8,6	64,6
4	2,3	6,7	71,3
5	1,9	5,7	77,0
6	1,6	4,6	81,6
7	1,1	3,1	84,7
8	1,0	2,9	87,6

Sumber: Herbert (1973).

Hasil perhitungan untuk kota yang diteliti menunjukkan studi sub-area yang khas: faktor pertama menjelaskan hampir 1/3 dari varian total, faktor 1 dan faktor 2 menjelaskan > 1/2 dan faktor 1 s/d 8 menjelaskan hampir 90% (kolom 4). Tabel berikut ini menunjukkan "loadings" yang mengidentifikasikan sifat dari masing-masing faktor, tiap variabel asli mempunyai "*loading*" dengan tiap faktor dan 3 atau 4 "*loadings*" yang tertinggi ditunjukkan oleh 3 faktor pertama (faktor 1, 2 dan 3).

Tabel 8. Sifat daripada Faktor

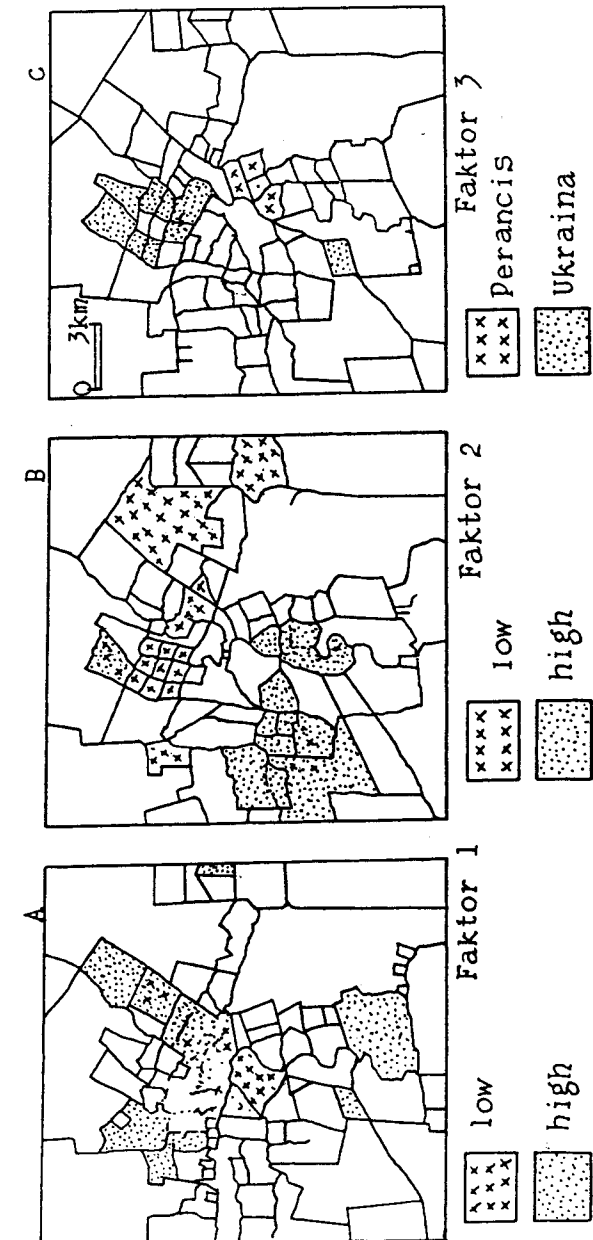
Faktor 1 : (Housing Style) Variabel2	Loadings	Faktor 2 : (Social Status) Variabel2	Loadings
% r.t. keluarga single	+ 0,91	% pendidikan SMA + Univ	+ 0,93
% r.t. single	- 0,89	% pria bekerja sebagai manager profesional ttt, keteknikan	+ 0,92
% r.t. pemilik dan menempati	+ 0,89	% pria pekerja rendah	- 0,91
% r.t. penyewa dan menempati	- 0,87	% pria bergaji ≥ $ 6000	+ 0,88

Sumber : Herbert (1973).

Faktor 3 : (Ethnicity) Variabel-variabel	Loadings
% Imigran asal Perancis	+ 0,98
% Penduduk berbahasa Inggris	- 0,97
% Penduduk beragama Katolik	+ 0,89

Sumber : Herbert (1977).

Data input, diseleksi untuk meliput rentangan tentang "karakteristik perkotaan" selebar mungkin, kemudian dikurangi menjadi dimensi-dimensi yang sedikit saja. Dari bukti-bukti "*loadings*" ternyata faktor 1 merupakan indikator dari pada "housing style" yang berhubungan dengan karakteristik keluarga; faktor 2 sebagai ukuran terhadap "*social prestige*" dan faktor 3 sebagai indikator "*ethnicity*". Ketiga faktor utama ini mengingatkan pada "constructs/bentukan-bentukan konsepsual" dari pada analisis wilayah sosial, dan analisis-analisis yang pernah dilakukan di Amerika Utara menunjukkan hasil yang mirip satu sama lain. "*Out put*" akhir daripada analisis yang dikerjakan adalah "scores" yang dicatat untuk tiap faktor masing-masing daerah sensus sehingga dari sini seseorang dapat mengenali pola-pola ruang geografisnya (gambar 68)

Gambar 68
Distribusi Keruangan Faktor-faktor Utama untuk Kota Winipeg

Skore faktor 1 (A), menunjukkan perbedaan antara daerah "*central city*" dengan "daerah pinggiran kota" dalam hal siklus keluarga; skore faktor 2 (B) membedakan antara daerah-daerah dengan status sosial yang tinggi (*high prestige district*) di bagian selatan dan barat dengan daerah-daerah dengan status sosial rendah (*low prestige district*) di bagian utara dan timur, skore faktor 3 (C) mengungkapkan perbedaan persebaran etnis. Untuk lebih memperdalam prosedur analisis daripada analisis faktor ini disarankan untuk berkonsultasi lebih mendalam dengan buku-buku statistik.

Analisis faktor adalah salah satu teknik analisis yang kompleks sifatnya. Sebagai konsekuensi dari kekomplekkan tersebut, penentuan-penentuan operasional harus dilaksanakan selama analisis yang menyangkut pemilihan variabel input, jumlah komponen yang akan abstraksikan dan dirotasikan, tingkat-tingkat signifikansi dari pada "*leading*" dan "*scores*" sehingga obyektifitas daripada hasilnya terbuka untuk pertanyaan-pertanyaan. Kesulitan-kesulitan memang banyak dihadapi di sini, namun demikian sebagai suatu teknik analisis, pendekatan ini banyak membantu dalam mengungkapkan distribusi keruangan dan sosial-kultural kota dari variabel yang banyak sekali. Ketersediaan data untuk negara-negara yang sedang berkembang sering sekali merupakan salah satu kendala yang besar untuk analisis. Apabila peneliti harus mengumpulkan sendiri dari wilayah yang luas dan variabel yang banyak dengan sendirinya juga akan menghabiskan waktu, tenaga dan biaya yang tidak sedikit pula. ❐

Penutup dan Harapan

DARI uraian yang serba singkat di atas penulis mengharapkan agar sajian teori, model dan konsep-konsep pendekatan mengenai struktur keruangan kota tersebut dapat memperluas wawasan pembaca dalam upayanya memahami kehidupan kota. Memang diakui bahwa tidak ada satu pendekatan pun yang akan mampu memberikan jawaban yang memuaskan terhadap proses-proses politik, ekonomi, sosial, budaya dan fisik yang membuahkan pola-pola keruangan yang bermacam-macam pada kota-kota.

Dalam kaitannya dengan hal tersebut upaya mempelajari berbagai macam teori, model dan konsep-konsep pendekatan sangat dianjurkan sehingga kita dapat memperoleh sinthesis yang merupakan fusi dari beberapa pendekatan terpilih. Terlepas dari dasar filosofis dan idiologis yang berbeda-beda, sesuatu yang menunjukkan kesamaan mencuat di antaranya, yaitu bahwa semua pendekatan-pendekatan tersebut selalu menekankan adanya hubungan/kaitan yang erat antara proses-proses sosial, ekonomi, budaya dengan pola-pola keruangan kota yang tercipta. Dengan menganalisis dan menjelaskan konsekuensi keruangan daripada proses-proses sosial, ekonomi, budaya pada skala studi kota "inter" dan "intra" inilah geografi kota menyumbang sesuatu yang sangat berharga dalam dunia ilmu pengetahuan khususnya dalam rangka memahami kehidupan kota-kota masa kini yang sangat kompleks sifatnya.

Oleh karena uraian di atas memang dibuat "*concise*" maka penulis sangat menghimbau pada pembaca yang berminat untuk memahami hal yang sama secara lebih mendalam, untuk memperbanyak bacaan dari beberapa buku aslinya. Kekurangan-kekurangan dengan sendirinya masih mewarnai sajian ini, untuk itu beberapa saran memang penulis harapkan untuk memperbaikinya. Keterpaksaan mencantumkan istilah-istilah asing seringkali tidak dapat penulis hindarkan karena kelangkaan istilah yang tepat dalam bahasa Indonesia. Namun demikian, penulis merasa optimis bahwa hal tersebut tidak akan menimbulkan kesulitan yang berarti. Secercah harapan muncul dari hati penulis yang paling dalam, semoga sajian ini dapat merupakan sesuatu yang bermanfaat bagi umat manusia dan sekaligus merupakan amal ibadah. ❑

Daftar Bacaan

Alcady, R.E. and Mermelstein, D. (1977). *The Financial Crisis of American Cities*, New York: Vintage.

Alonso, W. (1964). *Location and Land Use*, Cambridge: Harvard University Press.

Amadeo, D. and Golledge, R.G. (1975). *An Introduction to Scientific Reasoning in Geography*, New York: John Wley and Sons.

Ambrose, P. and Colenutt (1975). *The Property Machine*, Harmondsworth: Penguin.

Bell, W. (1965) "Economic, Family and Ethnic Status: An Empirical Test," *in American Sociological Review*, 20, pp. 45-52.

Bergel, B. (1955). *Urban Sociology*, 109 New York.

Berry, B.J.L. (1963) "Commercial Structure and Commercial Blight: Retail Patterns and Processes in the city of Chicago", in *Departement of Geography Research Paper 85*, Chicago: University of Chicago.

Boal, F.W. (1970). "Urban Growth and Land Value Pattern: Government Influence," in *Professional Geographers*, 22, pp. 79-82.

Bogardus, E.S. (1925). "Measuring Social Distance" in *Journal of Applied Sociology*, 9, p. 299.

Bourne, L.S. (1981). *The Geography of Housing*, London: V.H. Winston and Sons.

Bryat, C.R. Russwurm, L.H. and McLellan, A.G. (1982) *The City's Countrysides: Land and Its Management in the Rural-Urban Fringe*, London: Longman.

Bunge, W. (1975). "Detroit Humanly Viewed: the American Urban Present," in R. Abler; D.G. Janelle; A.K. Philbrick and J. Sommers (eds.), *Human Geography in A Shrinking World*, Massachusetts: Duxbury.

Burgess, E.W. (1925). "The Growth of the City", in R.E. Park; E.W. Burgess and R.D. McKenzie (eds.), *The City*, Chicago: University of Chicago Press.

Carter, H. (1975). *The Study of Urban Geography*, London: Edward Arnold.

Catwallader, M.T. (1985). *Analytical Urban Geography*, New Jersey: Prentice-Hall Inc.

Chapin, F.S. (1965). *Urban Land Use and Planning*, Urban: University of Illincis.

Clark, D. (1982). *Urban Geography*, London: Croom Helm Ltd.

Coaly, C.H. (1894). "The Theory of Transportation", in the *Publication of the American Economic Association*, 9, pp. 5-7.

Colby, Charles (1933). "Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography", *Annuals of the Association of American Geographers*, Vol. 23.

Conzen, M.R.G. (1960). "Alnwick, Northumberland: A Study in Town Plan Analysis", in *I.B.G. Monograph* No. 27, London.

Conzen, M.R.G. (1962). "The Plan Analysis of An English City Centre", in K. Norborg (ed.), *Procesdings of the I.G.U. Symposium in Urban Geography*", Lund: C.W.K. Gleerup.

Cox, K.R. (1973). *Conflict, Powers and Politics in the City: A Geographic View*, New York: McGraw Hill Book Company.

Darin-Drabkin, H. (1977). *Land Policy and Urban Growth*, Oxford: Pergamon Press.

Dickinson, R.E. (1961). *The West European City*, London: Routledge and Kegan Paul Ltd.

Domouchel, J. Robert (1975). *Dictionary of Development Terminology*, New York: McGraw Hill Bock Company.

Drakakis-Smith, D. (1980). *Urbanization, Housing and the Development Process*, New York: St. Martin's Press.

Goodall, B. (1972). *The Economic of Urban Areas*, Oxford: Pergamon press.

Hadi Sabari Yunus (1982). *Pengarahan Pemahaman Pengertian Kota*, Yogyakarta: Fakultas Geografi UGM.

Haig, R.M. (1926) "Towards An Understanding of the Metropolis," in *Quaterly Journal of Economics*, 40, p. 421.

Harris, C.D. and Ullmann, E.L. (1945) "The Naturs of Cities," in the *Ann. Am. Acad. Pol. Sci.* 7, p. 242.

Harvey, D.W. (1973). *Social Justice in the City*, London: Edward Arnold.

Harvey, R.O. and Clark, W.A.V. (1970). "The Nature and Economics of Urban Sprawl," in Larry S. Bourne (ed.), *Internal Structure of the City; Readings on Space and Environment*, New York: Oxford University Press.

Hawley, A.H. and Duncan, O. D. (1957). "Social Area Analysis: A Critical Appraisal," in *Land Economics*, 33, pp. 337-345.

Herbert, D.T. (1967). "Social Area Analysis: A British Study", in *Urban Studies*, 4, pp. 41-60.

Herbert, D.T. (1973). *Urban Geography: A Social Perspective*, London: Longman.

Hill, R.C. (1977). "Fiscal Collapse and Political Struggle in Decaying Central Cities in the United States," in W.K. Tabb and L. Sawer (eds.), *Marxism and the Metropolis: New Perspectives in Urban Political Economy*, New York: Oxford University Press.

Hurd, R.M. (1924). *Principles of City Land Values*, New York: The Record and Guide.

Johnson, J.H. (1981). *Urban Geography*, Frankfurt: Pergamon Press.

Karn, V. (1976) "Priorities for Local Authority Mortgage Lending: A Case Study of Birmingham", in *Centre For Urban and Regional Research Memorandum*, No. 52, Birmingham: University of Birmingham.

Lambert, C. (1976) "Building Societies, Surveyors and the Older Areas of Birmingham", in *Centre For Urban and Regional Research Memorandum*, No. 38, Birmingham University of Birmingham.

Mather, A.S. (1986). *Land Use*, Hongkong: Longman Group Ltd.

McKenzie (1925). "The Ecological Approach to the Study of Human Community", in R.E. Park; E.W. Burgess and R.D. McKenzie (eds.), *The City*, Chicago: University of Chicago Press.

Murdie, R.A. (1969). "Factorial Ecology of Metropolitan Toronto, 1951-1961", in *Research Paper* 116 of the Department of Geography, Chicago: University of Chicago.

Murphy, R.E. (1974). *The American City: An Urban Geography*, New York: McGraw Hill Book Company.

Nelson, R.L. (1958). *The Selection of Retail Locations*, New York: Dodge Corporation.

Northam, R.M. (1979). *Urban Geography*; Toronto: John Wiley and Sons.

Pahl, R.E. (1975). *Whose City?*, Harmondsworth: Penguin.

Pahl, R.E. (1979) "Socio Political Factors in Resource Allocation", in D.T. Herbert and D.M. Smith (eds.), *Social Problems and the City*, Oxford: Oxford University Press.

Palm, R.J. (1976) "Real Estate Agents and Geographical Information", in *Geographical Review* 66, pp. 266-280.

Park, R.E. (1936) "Human Ecology", in *American Journal of Society*, 62, pp. 1-15.

Rateliff, R.V. (1949). *Urban Land Economics*, New York: McGraw Hill Book Company.

Russwurm, L.H. (1980) "The Developing Spatial Form of Canadian Cities", in Preston, R.E. and Russwurm L.H (eds.) *Essays on Canadian Urban Process and Form II, Publication Series 15*, Waterloc: Department of Geography, University of Waterloc.

Sangent Jr., C.S. (1976) "Land Speculation and Urban Morphology", in John S. Adams (ed.), *Urban Policy Making and Metropolitan Dynamics: A Comparative Geographical Analysis*, Cambridge: Ballinger Publishing Company.

Shevky, E. and Bell, W. (1955). *Social Area Analysis*, Stanford: Stanford University Press.

Shevky, E. and Williams, M. (1949). *The Social Areas of Los Angeles*, Los Angeles: University of California Press.

Saort, J.R. (1984). *An Introduction to Urban Geography*, London: Routledge and Kegan Paul.

Sinclair, R.J. (1967) "Ven Thunen and Urban Sprawl", in *Annals of the Association of American Geographers*, 57, pp. 72-87.

Smailes, A.E. (1955) "Some Reflections on the Geographical Description and Analysis of Townscapes", in *The Institute of British Geographers Transactions and Papers*, 21, pp. 99-115.

Tabb, W.K. (1977) "The New York City Fiscal Crisis", in W.K. Tabb and L. Sawers (eds.), *Marxism and the Metropolis: New Perspectives in Urban Politices Economy*, New York: Oxford University Press.

Turner, J. (1968). "Housing Priorities, Settlement Patterns and Urban Development in Modernizing Countries", in *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 34, pp. 354-363.

Turner, J. (1972). "Housing Issues and the Standard Problems", in *Ekistics*, Vol. 33, No. 196, pp. 152-158.

Weber, A.F. (1899). *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*, New York: McMillan.

Williams, P.R. (1978) "Building Societies and the Inner City", in *Transactions of the Institute of British Geographers*, No. 3, pp. 23-34.

HADI SABARI YUNUS, adalah staf pengajar Fakultas Geografi Universitas Gadjah Mada, Program Studi Kependudukan, Lingkungan, dan Program Studi Geografi Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada. Di samping itu juga mengajar di Universitas Atmadjaya dan Sekolah Tinggi Pertahanan Nasional Yogyakarta.

Selain alumus Fakultas Geografi dengan pengkhususan Geografi Regional, juga alumnus dari *University of Denver, Colorado, USA* serta alumnus dari *Rijks Universiteit te Utrecht, Utrecht, Nederland.* Di *University of Denver, Colorado, USA* memperdalam mengenai "*Urban Geography of Developed Countries*" sedang di *Rijks Universiteit te Utrecht, Utrech, Nederland* mempelajari "*Urban Geography of Developing Countries,*" khususnya "*Urban Fringe Area*". Beberapa tulisannya telah dimuat di majalah internasional *The Indonesian Journal of Geography.* Beberapa bukunya yang telah terbit antara lain: Perancangan *Network,* Konsepsi Wilayah dan Prinsip Perwilayahan, dan Konsepsi Planologi: Pendekatan sistem dan Servei Terpadu. *Seasonal Migration in the City of Yogyakarta telah* diterbitkan oleh Lembaga Penelitian di Singapura. Saat ini sedang mempersiapkan penulisan buku mengenai *Beberapa Derterminan Perkembangan dan Pengembangan Kota Berwawasan Lingkungan.* □